
ISSN 0321—4249

За рулем



Знакомьтесь, новинка: "Бизон" — пикап из Тольятти

Ежемесячный журнал для автомобилистов

12

Декабрь 1993

СОДЕРЖАНИЕ

ТОЛЬКО СТАТИСТИКА
Парк легковых автомобилей в России ____ 2
Производство грузовых автомобилей в России ____ 4
Кражи и угоны автомобилей в России ____ 15
ВЫСТАВКИ, САЛОНЫ
МИМС-93: от сенсации к традиции ____ 4
КОЛЕСО ____ 8, 10
ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ
Инвалиды живы надеждой ____ 12
Хочу машину ____ 14
НАШЕ ЗНАКОМСТВО
"Бизоны" на берегах Волги ____ 16
МУЗЕЙ
Советские БМВ ____ 18
СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА ____ 19, 50
ВМЕСТО МОНТИРОВКИ
Шоковая терапия ____ 20
ТЕСТ
"Арктика" в радиаторе ____ 22
ПОИСКИ · ИДЕИ · РАЗРАБОТКИ
Ток защищает от коррозии ____ 23
АВТОМОБИЛЬ ПО-РОССИЙСКИ
Суперпроект ____ 24
ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА
Что стало нормой для "Нормы" ____ 25
Зубрежка не поможет ____ 36
Права — экстерном ____ 36
Годен — негоден ____ 42
ПИСЬМА ____ 26
Править, а не заменять ____ 29
Многоточие" ФИАТа ____ 30
Системы электрооборудования "Москвича-21412" ____ 32
РЕЙД ЗА РУЛЕМ
Кольцо в кольце проблем ____ 34
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ ____ 37, 45
КРИМИНАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ 38
Чего не учла инструкция ____ 39
СЛОВО — АДВОКАТУ ____ 45
КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ
Понадобится зимой ____ 46
Прошу объяснить ____ 47
Мини-гаражи ____ 48
Трещину можно заклеить ____ 49
СВОИМИ СИЛАМИ ____ 51, 52
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ ____ 51, 52
Указатель материалов за 1993 год ____ 54
ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ
Езжу с прицепом ____ 56
ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ ____ 57
СПОРТ
Привет от кенгуру ____ 60
Из коллекции журнала "За рулем" ____ 62

ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ

По сведениям Главного управления ГАИ МВД Российской Федерации, парк легковых автомобилей, принадлежащих государственным и муниципальным службам и организациям, а также находящихся в индивидуальном пользовании, за период с 1 января 1992 по 1 января 1993 года увеличился на 1 749 821 и составил 10 797 522 единицы. Структура парка, количество исправных автомобилей даны в таблице.

Модели	Всего транспортных средств			В том числе	
	на учете	государственных и муниципальных	частных	осмотрено	исправно
ЗАЗ-965, ЗАЗ-968 и модификации	1603533	4385	1599148	827488	732305
ЗАЗ-1102 и модификации	37031	267	36764	19033	17712
ВАЗ-2101, -2102, -21011, -2103, -2104, -2105, -2106, -2107 и модификации	4074907	51277	4023630	2116675	1961858
ВАЗ-2108, -2109 и модификации	347619	7860	339759	184904	173293
ВАЗ-1111 и модификации	14111	561	13550	7816	7190
ВАЗ-2121	379773	32301	347472	216477	197685
"Москвич-408", -412, -2138, -2140 и модификации	2409016	70161	2338855	1281146	1176055
"Москвич-2141" и модификации	173623	18081	155542	98025	91226
ГАЗ-24-10, -3102 и модификации	431045	140779	290266	290488	266598
УАЗ-469, -3151 и модификации	307126	160742	146384	234910	209176
Иномарки	284526	16292	268234	160444	149124
в т.ч. с правым управлением	113516	4450	109066	63851	60650
Прочие легковые	735212	57594	677618	380907	338345
Итого легковых автомобилей	10797522	560310	10237212	5818313	5320567

С каждым годом увеличивается парк иномарок, и все же их доля в общем количестве эксплуатируемых в России легковых автомобилей остается незначительной. В приведенной ниже таблице — шесть краев и областей РФ, а также Москва и Санкт-Петербург, где зарегистрировано наибольшее количество автомобилей зарубежного производства.

Города, края и области	Всего	В т.ч. с правым управлением	Из них			
			государственные	в т.ч. с правым управл.	индивидуальные	в т.ч. с пр. управл.
Москва	37353	7479	1605	129	36748	7350
С.-Петербург	21794	197	2376	80	19418	117
Хабаровский край	17767	12899	353	137	17414	12762
Калининградская обл.	8277	127	—	—	8277	127
Московская обл.	8154	710	672	70	7482	640
Мурманская обл.	8148	232	136	3	8012	229
Краснодарский край	7381	1671	180	57	7201	1614
Архангельская обл.	6157	130	70	—	6087	130

Впервые редакции представилась возможность опубликовать сведения о парке автобусов (по состоянию на 1.01.1993 г.).

Модели	Всего транспортных средств			В том числе	
	на учете	государ.	частных	осмотрено	исправно
РАФ-2203 и модификации	54417	45817	8600	48060	42140
УАЗ-2206 и модификации	56293	42875	13418	47750	41958
КАвЗ-3976 и модификации	110047	107001	3046	103600	90992
ПАЗ-3205 и модификации	63859	62415	1444	60039	53672
ЛАЗ-695, -699 и модификации	53279	52674	605	50544	45621
ЛАЗ-4202 и модификации	4905	4869	36	4606	4129
ЛиАЗ-677 и модификации	55749	55613	136	53316	47538
ЛиАЗ-5256 и модификации	1837	1826	11	1771	1639
"Икарусы" всех моделей	28355	28070	285	26222	24183
"Икарусы" сочлененные	11061	11056	5	10703	9395
Иномарки	19016	14431	4585	16155	14443
в том числе с правым управл.	2209	762	1447	1757	1653
Прочие автобусы	100129	95498	4631	92707	80919
Итого автобусов	558947	522145	36802	516073	456629

HONDA *Progress with Distinction.*

Надежность, Ставшая Легендой.

«Не человек для машины, а машина для человека», — из этого принципа исходят создатели автомобилей марки **HONDA**. И этот принцип воплощен в действие.

Надежность — качество, особо выделяющее эти автомобили. Обычно стоимость автомобиля для владельца растет с годами при учете всех затрат на эксплуатацию, топливо, ремонт — у разных автомобилей по-разному, но всегда растет. Преимущества автомобилей **HONDA** в этом смысле очевидны: их стоимость практически не изменяется в течение 5—6 лет. Статистика ставит автомобили **HONDA** на первое место по надежности в США. Это же подтверждают свидетельства пока еще немногочисленных отечественных владельцев автомобилей этой марки.

Характерные черты конструкции новой модели **HONDA Civic Sedan** клиновидная форма кузова, передний привод, поперечное расположение силового агрегата, пятиступенчатая механическая коробка передач и независимая подвеска. Максимальная скорость — 215 км/ч. Автомобиль приспособлен к отечественному топливу.

Civic — удивительно красивый, легко узнаваемый в потоке прочих иномарок седан малого бизнес-класса, оснащенный редким для этого класса комплектом оборудования: электроуправление зеркалами и стеклоподъемниками, солнечный люк, центральный замок, кондиционер. По комфорту, плавности хода на сложных дорогах и характеристикам двигателя **Civic** существенно превосходит европейских и японских представителей этого класса.

Убедиться в этих и многих других достоинствах автомобилей **HONDA** Вы сможете посетив автосалон **АО «АОЯМА МОТОРС»** — официального дистрибутора **HONDA MOTOR Co, Ltd.** в России.



АО «Аояма Моторс» — официальный дистрибутор HONDA MOTOR Co, Ltd.

Салон HONDA МОСКВА-АОЯМА

Москва, Садовое кольцо, Курский вокзал. Магазин «Людмила». Ул. Земляной Вал., д 41/2. Тел.: (095) 297-41-28.

Только статистика

ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ

Его объем сокращается с 1990 года. В минувшем году семь заводов выпустили 585 725 грузовиков, на 30 тысяч меньше, чем в 1991 году. Не лучше обстоят дела на предприятиях других государств, которые в недавнем прошлом входили в состав бывшего СССР. На всех отмечен спад производства. Выпуск распределился так:

Российская Федерация — 585 725, в том числе:

Горьковский автомобильный завод — 228 027

Московский автомобильный завод им. И. Лихачева — 148 128

КамАЗ — 85 747

«Ижмаш» — 60 803

Ульяновский автомобильный завод — 41 963

Уральский автомобильный завод — 20 613

Автомобильный завод им. Ленинского комсомола — 444

Украина — 33 383, в том числе:
Кременчугское объединение по производству большегрузных автомобилей — 22 218

Луцкий автомобильный завод — 11 165

Белоруссия — 32 951
«БелавтоМАЗ» — 32 951, в том числе:
Минский автомобильный завод — 28 423
Белорусский автомобильный завод — 4 388

Армения — 3171.
Ереванский автомобильный завод — 3 171

Грузия — 650
Кутаисский автомобильный завод — 650

Азербайджан — 402
Бакинский завод специализированных автомобилей — 402

МИМС-93: ОТ СЕНСАЦИИ К ТРАДИЦИИ



Оба этажа павильона заняли стенды с легковыми автомобилями и комплектующими изделиями. На стенде «Опеля» были джип «Фронтера» (ЗР, 1992, № 8) и новинка года — малолитражка «Корса» (ЗР, 1993, № 9). «Рено» (левый стенд на снимке) показал все модели — от «Клио» до «Шафран».

Москва, 25—29 августа 1993 года.
Экспозиционная площадь — 16 000 м^2.
Представлено 130 фирм из 23 стран.
Количество посетителей — 150 000.
Количество выставленных автомобилей: легковых — 109, джипов — 26, спортивных — 15, гоночных — 3, микроавтобусов и легких фургонов — 26, грузовиков — 39, автобусов — 18, других автомобилей — 3.

Отдельные фирмы представили: «Дженерал моторс» (включая «Опель») — 28 автомобилей, «Рено» — 17, ФИАТ (включая ИВЕКО) — 15, «Волво», ГАЗ и «Форд» — по 14, «Пежо-Ситроен» — 13, ЗИЛ и «Крайслер» — по 10.

Крупнейший и наиболее представительный международный автосалон в России прошел с большим успехом.

По проходу между заполненными публикой стендами (справа «Ниссан», слева «Рено») спешил г-н Дайнович, вице-президент «Дженерал Моторс Сервисиз».

— Макс, будьте любезны, поделитесь вашей оценкой выставки.

— Превосходно организована, на уровне лучших международных экспозиций. Только масштабы пока небольшие. Ну, да это дело наживное.

Он говорил с оптимизмом, замруководителя заморской сети крупнейшей в мире автомобильной корпорации. И для оптимизма были основания. Здесь, на МИМС-93, «Дженерал моторс» представил машин больше всех: «кадиллаки», «шевроле», «понтиаки», «опели»... Да и другие фирмы (не говоря уж об организаторах) постарались придать своим экспозициям, а стало быть, и всей выставке подобающий событию блеск. Что ж, интерес зарубежных компаний к русскому рынку очень велик, особенно на фоне падения сбыта в Европе. И гигант «Форд», и сравнительно небольшая фирма «Порше» хорошо знакомы со статистическим анализом и прогнозами развития рынка в нашей стране. Если в 1992 году импорт легковых автомобилей в России составил 22,2 тысячи машин, то в нынешнем году прогнозы специалистов обещают 29,6 тысячи, а 1994-й, возможно, поднимет планку до 45,4 тысячи. При условии, что вновь не возрастут налоги и пошлины.

Много или мало — 22,2 тысячи? Мало, если соотнести с 966 тысячами легковых автомобилей, изготовленных российскими заводами в 1992 году. Мало, даже если учесть примерно в десять раз больший «серый» (неофициальный) импорт. Мало, если, несмотря на подорожание жизни, спрос на легковые машины, особенно дорогие, не упал, а даже возрос. «Помог» этому новый социальный слой — бизнесмены, нувориши, которые успели быстро заработать немалые деньги. По данным Министерства экономики России, на август наличной валюты у населения — около 300 миллионов долларов. Вот покупательский потенциал, который волнует, в частности, зарубежные автомобильные фирмы.

Сами по себе суммы, которые они могут тут выручить, невелики и не составят счастья, например, «Рено», чей

годовой доход от продажи автомобилей (за вычетом налогов) — 1100 миллионов долларов. Но и «Рено», и другие понимают, что сейчас важно застолбить свои участки в разных секторах российского рынка, заложить основы дилерской и сервисной сети в расчете на постепенное развитие бизнеса.

«Дженерал моторс» пока располагает в СНГ двумя официальными дилерами, «Тойота» — девятью, «Форд» же — девятнадцатью. И все эти фирмы были активны как на Московской международной выставке — МИМС, так и на других, рангом поменьше, рассматривая их как ворота на рынок страны, где неудовлетворенный спрос на легковые автомобили оценен чуть не в 10 миллионов машин.



В числе «звезд» выставки были лауреаты традиционных конкурсов: легковой автомобиль 1993 года — «Ниссан-Микра-1300» (ЗР, 1993, № 4) и грузовик — «ИВЕКО-Евротех» (ЗР, 1993, № 5).

Отрадно, что на МИМС-93 нашим автомобилистам впервые показано 67 новых моделей (около трети всех экспонировавшихся). Причем у двух иностранных (легковой «Волво-850-Т5» и грузовика «Сису-270-Футура») и одиннадцати отечественных это были, по сути, мировые премьеры. Можно посетовать, что зарубежные фирмы представили немного полностью новых конструкций, но, думаю, их станет появляться больше по мере роста международного авторитета выставки. Зато стоит порадоваться обилию новых образцов, с которыми пришли на МИМС отечественные заводы.

Тут хочется отметить предприимчивость ГАЗа, который привез и серийные образцы, доселе нам почти неизвестные (легковые ГАЗ-31029-люкс, ГАЗ-3102-12, грузовики ГАЗ-4301, ГАЗ-3306, ГАЗ-66-11), и прототипы (легковой ГАЗ-3105, семейство полуторки ГАЗ-3302, фургон «Бурлак» на шасси -31029).

Подчеркну: в нынешнем году заметно прибавилось на МИМСе ведущих автомобильных фирм мира. Наряду с ГАЗом впервые официально участвовали в выставке «Роллс-Ройс» и «Хёндэ», «Пежо» и «Ягуар», «Кенворт» и «Беркхоф». Мы впервые увидели такие разные машины, как «Вильямс-Рено» — герой гонок формулы 1, элегантный кабриолет «ЛЛД-Амадео», спортивные «Додж-Вайпер», «Порше-911-Каррера-2», гусеничный снегоболотоход ВАЗ-СХМ7 и победитель испанского ралли «Форд-Эскорт-Косворт».

Но особенно важно, что посетители МИМС-93 смогли увидеть почти все новые массовые модели, появившиеся лишь весной и летом на рынках Европы. Уверен, они вскоре поступят в продажу через российских дилеров. Среди таких машин — «Ситроен-Ксантия», «Опель-Корса», «Ниссан-Серена», «Ниссан-Микра», «Форд-Мондео». Они подтвердили неизменность ориентира мирового автомобилестроения на переднеприводные модели с поперечно расположенным силовым агрегатом, независимой подвеской всех колес. Гидроусилители руля, автоматические трансмиссии, антиблокировочные системы в приводе тормозов, кондиционеры, фильтры воздуха в салоне, электрические стеклоподъемники и люки в крыше стали доступны на любых моделях, даже самого малого класса.

Очевиден переход к более мягким, округлым внешним формам кузова, подражающим живой природе, что, кстати, согласуется со стремлением к улучшению обтекаемости. Узкие, длинные блок-фары, компактные двигатели, радиаторы с горизонтальным потоком жидкости позволили сделать носовую часть кузова более низкой и покатой. Отказ от водосточных желобов дал возможность поднять притолоку дверей и сделать удобней вход-выход.

Представленные на выставке модели демонстрировали и прогресс в области безопасности: на многих одна надувная подушка (порой и две), защитные брусья, встроенные в двери, а также ремни с подтягиванием и регулировкой крепления по высоте.

По-видимому, иностранные фирмы, комплектуя экспозиции на МИМС-93, рассчитывали, что неудержимое подорожание топлива в России подхлестнет интерес к дизельным модификациям: в их числе были «Джип-Чероки», «Ситроен-Ксантия-VXS-TD», «Мерседес-Бенц-С220», «Ниссан-Примера-2,0DX», «ФИАТ-Крома-2,5TD» и другие.

Акцент на российские особенности эксплуатации проявился и в широком выборе джипов: 26 моделей и среди них такие новинки, как «Шевроле-Тракер», «Ниссан-Террано-II». Не меньше ассортимент микроавтобусов и унифицированных с ними фургонов, которых тоже набралось 26. Разумеется, владельцы небольших предприятий, магазинов, фермеры не прочь приобрести такие машины. Увы, для большинства из них импортные фургоны пока дороговаты.

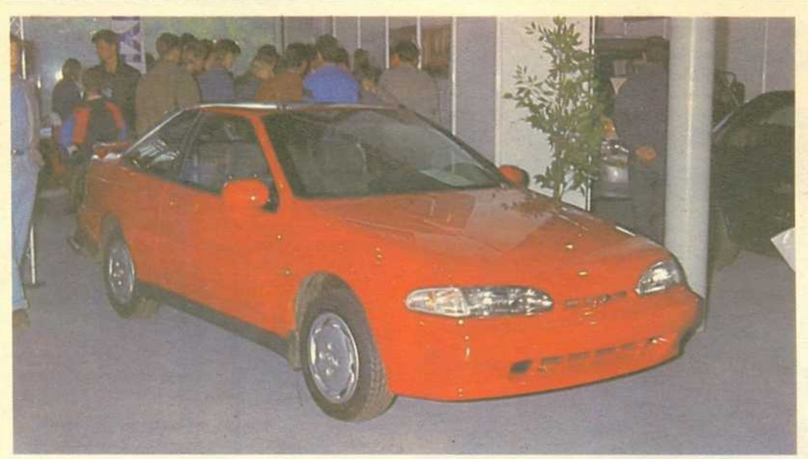
На стенде «Форда» дебютанты 1993 года — «Мондео» (ЗР, 1993, № 7) и джип «Маверик».

Зато это слово не услышишь возле легковых машин, которые у нас считаются престижными. Думаю, что выставленные «Ягуар-Соверен» за 57,5 тысячи долларов и даже двенадцатицилиндровый «Мерседес-Бенц-600SEL», который «Элит-Моторс» предлагала за 150,3 тысячи долларов, нашли здесь хозяев. Как нашел первого покупателя (из Екатеринбурга) «Роллс-Ройс-Сильвер-Спар-II» аж за 250 тысяч долларов!

В высших ценовых эшелонах проблем нет, но там нет и отечественных автомобилей — иностранные просто заполняют вакуум. Возьмем тогда автомобили



«Шевроле-Тракер» («девичья фамилия» — «Сузуки-Витара») — аналог нашей «Нивы». Дилер «Дженерал моторс» — «Тринити моторс» планирует продавать этот джип и у нас. Станет ли этот автомобиль конкурентом «Ниве», зависит от соотношения цен.



Вслед за японскими фирмами проявили интерес к российскому рынку и южнокорейские. Их лидер «Хёндэ» выставил шесть моделей. Среди них «Скоуп», который с полуторалитровым 90-сильным двигателем разгоняется с места до «сотни» за 11,1 с.

малого класса, вроде ВАЗ-21099. Заводская отпускная цена этой машины в августе была эквивалентна 8,3 тысячи долларов, у отдельных торговых фирм, например «Айбекс», она выше — 10,5 тысячи. А почем новейшие зарубежные аналоги? «ФИАТ-Темпра-S» (1600 см^3) — 12,5 тысячи; «Рено-19RL» (1400 см^3) — 11 тысяч; «Опель-Астра» (1400 см^3) — 13,9 тысячи. Сдается, что дешевизна отечественной модели лишь плата за ее более низкий общий уровень — конструкция-то восьмилетней давности!

Вас не утомили рассуждения о конкуренции и ценах? Что ж, «выставки достижений» уходят в прошлое. МИМС, как и подобные мероприятия в других странах, все больше становится зеркалом рынка. Это, разумеется, не умаляет познавательного интереса «Мотор-шоу», ее роли в развитии общей автомобильной культуры.

Итак, «Мотор-шоу» состоялось во второй раз. Год назад сам факт — международная автомобильная выставка в России! — был воспринят как сенсация. Теперь появилась уверенность, что МИМС станет проводиться регулярно. Пожелаем, чтобы эта традиция крепла.

Л. ШУГУРОВ

Магнитом выставки наряду с английским «Роллс-Ройсом», американским «Вайпером» и русским «МАРТ — Экстремистом» был чемпионский автомобиль формулы 1 «Вильямс-FW14» с двигателем «Рено-RS4».





«Додж-Вайпер-RT10» в США выпускается с января 1992 года, но его экстравагантность по-прежнему притягивает: необычная форма, 10-цилиндровый мотор в 400 сил и разгон до 100 км/ч за какие-то 4,4 секунды!



«РосСкан-5263» — городской автобус, представляющий комбинацию кузова новой модели ЛиАЗ со шведским шасси «Скания-113»,— будет изготовлять один из заводов объединения «Мострансавто».

ВАЖНЕЙШИЕ МОДЕЛИ, ДЕБЮТИРОВАВШИЕ НА МИМС-93 (М — мировой дебют, Е — европейский, Р — российский).

Легковые: «Волво-850GLE» (универсал) — Р; «Волво-850-T5» — М; ГАЗ-3105 — Р; «ЛЛД-Амадео» — М; «Мазда-929-Сентия» — Р; «Ниссан-Микра» — Р; «Опель-Корса» — Р; «Опель-Вектра-V6» — Р; «Пежо-106» — Р; «Пежо-306» — Р; «Роллс-Ройс-Сильвер-Спар-II» — Р; «Роллс-Ройс-Сильвер-Спар-TL» — Р; «Ситроен-Ксантия» — Р; «Субару-Импреза» — Р; «Форд-Мондео» — Р; «Хёндэ-Грандойр» — Е. **Спортивные:** «Додж-Вайпер-RT10» — Р; «Каллауэй-Корветт» — Р. **Легковые полноприводные:** «Ниссан-Террано-II» — Р; «Форд-Маверик» — Р; «Шевроле-Тракер» — Р. **Пикапы:** «Бурлак» ГАЗ-31029 — М; «Шевроле-S10» — Р. **Микроавтобусы и фургоны:** ГАЗ-27051 — М; ГАЗ-3221 — М; ГАЗ-33022 — М; «Ниссан-Серена» — Р; «Шевроле-Субурбан» — Р. **Автобусы:** «Беркхоф-Скания» — Р; «Рено-GTS-FR1» — Р; «РосСкан-5263» — М. **Грузовики:** «Волво-F12» — Р; «Волво-FL6» — Р; ДАФ-85 — Р; ДАФ-75 — Р; ЗИЛ-4962 — М; «ИВЕКО-Евростар-LD440E52» — Р; «ИВЕКО-Евротех-440E42» — Р; «Кенворт-T800» — Р; «Кенворт-К400» — Р; НЗАС-ЗИЛ-131Н3 — М; «Рено-B110» — Р; «Сису-270-Футура» — М. **Гусеничные вездеходы:** ВАЗ-СХМ7 — М.

РАЗМЫШЛЕНИЯ У ПАРАДНОГО ПОДЪЕЗДА

«Мотор-шоу»-93 закрылось. Распроданы экспонаты, розданы все «слоны», разъехались фирмачи. Фанфары отзвенели, а на душе остался какой-то мутный налет, испортивший яркое впечатление о празднике жизни — увы, чужой жизни. Это **мое** мнение. Попробую его обосновать.

Я был в числе зрителей «Мотор-шоу»-93, посетил салон «ЛогоВАЗа» в Манеже, был на Красной Пресне в Первом Российском автосалоне. И, глядя на людей, заметил разницу в их отношении к происходящему.

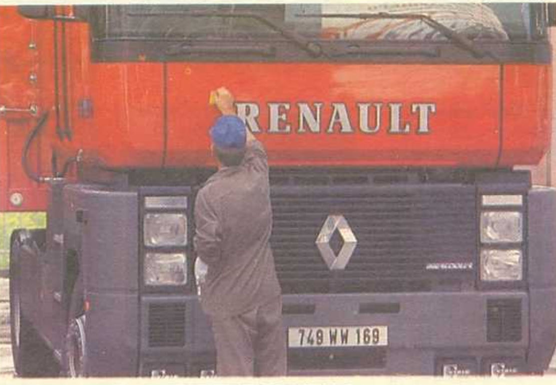
Год назад они восхищались экзотическим зрелищем, феерией, ранее невиданной. Сегодня больше внимания привлекали очаровательные длинноногие «стендовые» девочки. Если и смотрели на какое авто, то уж типа шикарного «Роллс-Ройса» или «навороченного» «Кенворта» в стиле «вестерн». А дело все — в недоступности. Я, увы, не был ни в Женеве, ни в Токио. Но уверен: популярность тех автосалонов основывается на том, что туда ходят потенциальные покупатели. И футуристические концепт-кары там выставляют не на показ специалистам. Люди смотрят, как они будут жить и на чем ездить! Сегодня, завтра и даже послезавтра.

А мы смотрим, на чем мир едет сегодня и на чем он ездил вчера. Смотрим, завидуем и, держа «Феррари» за спойлер, изрекаем: не для наших, мол, дорог. Не дорога тут виной, а пустой карман. По-настоящему интересно здесь людям с достатком (тем самым потенциальным покупателям) да специалистам. А много ли тех и других в общей массе посетителей? Единицы. Поэтому пусто у «свежих» моделей малого и среднего класса: если уж глядеть, так на «Порше». Не куплю, так пощупаю, проспект красивый домой принесу. Вот и радость! Поэтому нет никого у стендов с автомобильной начинкой. Кого интересует, сколько бензина расходует двигатель «Форд» или как работает пресловутый «Дельта-Линк». Здесь случайные люди и все стоящее вокруг для них — игрушки богатых дядей. Дорогие и, увы, недоступные. Точно так же те же люди ходят на выставки японской электроники, итальянской обуви, финской бумаги и прочего. Ходят для того, чтобы поглядеть, поцокать языком и посокрушаться: «Живут же люди!».

Для того, чтобы московские автосалоны стали на уровень Женевы и Франкфурта, нужно менять российского человека. Не надо сетовать: мол, мало фирм приехало. Не это главное. Они приедут, обязательно приедут, когда поймут, что нужны нам. Точнее, что могут продать нам. А пока мы бедны как церковные крысы. Может, коммунисты довели, может, демократы развалили, а может, работаем плохо — причин найти можно много, но суть одна. Причину искать надо в себе. Так доросли ли мы, по большому счету, до таких мероприятий? Я считаю: нет. Не доросли. Можете спорить — мои аргументы изложены выше.

И. ТВЕРДУНОВ





На открытой площадке красовались грузовики. Справа — «Кенворт-К400» с 430-сильным дизелем, слева — «Кенворт-Т800» с 354-сильным, а посередине — гоночный тягач ЗИЛ с мотором почти в тысячу «лошадей». У всех — двигатели «Катерпиллер».

Последние приготовления на стенде РВИ. Это седельный тягач «Рено-АЕ420Т1» с дизелем мощностью 415 л. с. Полная масса поезда с груженым полуприцепом — 50 тонн! В Европе единицы фирм, изготовляющих такие супергрузовики.



Микроавтобус ГАЗ-3221, как и его собратья по новому семейству (фургон ГАЗ-33022 и «Скорая помощь» ГАЗ-27051) отметили на МИМС-93 мировую премьеру. Ранее официально была показана лишь базовая модель — полуторатонный грузовик ГАЗ-3302 (ЗР, 1993, № 6).





Футуристический КАвЗ нового семейства фигурировал на МИМС-93 в пяти модификациях, в том числе и короткобазной -3276 со сдвижной дверью и девятью комфортабельными креслами. В ней использованы дизель и коробка передач МАН, комплектующие изделия фирмы «Г. Аувертер».

Фото В. Князева

КОЛЕСО



«КАБЛУЧОК» ОТ «ОПЕЛЯ» называется «Комбо», а базой для него послужила новая модель «Корса». Переднеприводный фургон комплектуют (на выбор) бензиновым (1,4 л) или дизельным (1,7 л) двигателем одинаковой мощности — 60 л. с.

Однако средний расход топлива по трем стандартным режимам в первом варианте — 7,9, во втором — 6,8 л/100 км. Вдобавок для дизельного допускается повышенная грузоподъемность — 700 кг (у бензинового — 555). По габариту

«Комбо» — фургон, в котором легко узнать «Корсу».

(4230×1690×1810 мм) и объему кузова (2,72 м^3) «Комбо» действительно очень близок к нашему «каблучку» ИЖ-27151. Небольшой груз можно перевозить на крыше кабины.

Оборудование, обеспечивающее безопасность (усилители дверей, ремни с предварительным натяжением и регулируемым по высоте креплением),— как у легковой модели. Предусмотрено оснащение за дополнительную плату: усилитель руля, центральная блокировка замков, зуммер, сигнализирующий о невыключенном свете, и т. п. Весной в продаже появится грузо-пассажирский (5-местный) «Комбо».

ДВИГАТЕЛЬ ПЕРСПЕКТИВНОЙ «ВОЛГИ» перестал быть тайной для посетителей выставки МИМС-93. V-образная «восьмерка» мощностью 170 л. с., наконец, появилась на стенде ГАЗа. Она снабжена системой впрыска топлива с электронным управлением. На крышке клапанного механизма хорошо видны цифры «3400», относящиеся к рабочему объему двигателя. Значит, литровая мощность составляет около 50 л. с./л — неплохой показатель на сегодняшний день, правда, не самый высокий по международным масштабам.

В отличие от четырехцилиндрового двигателя ЗМЗ-4062.12 (ЗР, 1993, № 3), у «восьмерки» не чугунный, а алюминиевый картер. Да и распределительный механизм иной — с одним кулачковым валом на каждую головку цилиндров.

Пока опытные образцы «восьмерки» испытываются на «волгах» ГАЗ-3105, тоже опытных. Угадать бы, на каком «Мотор-шоу» мы увидим серийные изделия?



Восьмицилиндровый двигатель для новой «Волги» ГАЗ-3105.

Фото В. Князева

Одесский автосборочный завод (Украина) планирует в нынешнем году выпустить свыше тысячи изотермических и рефрижераторных фургонов на шасси ГАЗ-3307, ЗИЛ-4331, КамАЗ-53212.

●

Ежегодно автомобильные фирмы мира расходуют около 20 миллиардов долларов на разработку новых легковых моделей и модернизацию выпускаемых.

●

"Хонда", третья по величине японская автомобильная компания, и "Исудзу" (девятая) объединили свои усилия. Последняя прекратит выпуск легковых моделей в обмен на финансовую поддержку партнера и продолжит изготовление джипов. В 1992 году "Хонда" произвела 1,2 миллиона легковых машин, "Исудзу" – 122 тысячи.

●

Сто лет назад, 21 сентября 1893 года, братья Фрэнк и Чарльз Дюрье построили и продемонстрировали первый в США автомобиль с двигателем внутреннего сгорания.

●

Французский национальный автомобильный музей (бывшее собрание братьев Шлюмпф) провел в марте выставку лучших моделей-копий. Она включила 80 экспонатов, выполненных в масштабах от 1:160 до 1:2, изготовленных во Франции, Германии, Италии и Швейцарии.

●

На все автомобили "Лада", поставленные на учет во Франции после 1 марта нынешнего года, дается двухлетняя гарантия независимо от пробега.

ДОРОЖНАЯ ПОЛИЦИЯ ГЕРМАНИИ много времени отводит для работы с детьми и подростками. Полицейские учат детей правилам дорожного движения, ведут занятия со школьниками по вождению велосипеда и мопеда в городских условиях, а еще пишут пьесы и ставят спектакли, даже выполняют роль актеров в популярных полицейских кукольных театрах.

НАША «НИВА» В ИЛЬ-Д'ИЗЕРЕ на международной выставке джипов вновь привлекала посетителей. Подобная экспозиция в этом небольшом французском городке состоялась в десятый раз. «Нива» вызывала интерес тем, что была оснащена дизелем «Пежо» (ЗР, 1993, № 9).

Выставка размещалась в легких павильонах и под открытым небом, рядом с ней — небольшой полигон, где каждый желающий мог, заплатив небольшую сумму, попробовать приглянувшуюся ему машину.

Среди экспонатов были «Рейндж-Ровер-TDI», «Мицубиси-L200», «Махиндра», «Дайхатсу-Фероза», «Опель-Монтерей», АРО-10, «Джип-Рэнглер», «Ниссан-Террано» и, конечно же, новинки: «Форд-Маверик» и «Нива-Дизель».

«КОММЕРСАНТ» ИЗ КАЛУГИ — это прицеп-киоск научно-производственной фирмы «Магистр». Его серийное производство освоено в нынешнем году. В прицепе использованы гидравлические тормоза, рессорно-пневматическая подвеска, обеспечивающая плавность хода и при максимальной нагрузке (750 кг). Салон (его объем 8,32 м^3) утеплен пенопластом и обит мягкой винилискожей. Покупатель может заказать автономный аккумулятор, газовую двухконфорочную плиту, рукомойник со смесителем, стеллажи для демонстрации товаров и торговый прилавок, блок питания от внешней сети напряжением 220 В, электровентилятор, отопитель, люк в крыше.

Прицеп-киоск «Магистр-Коммерсант».



ПОЧТИ 29 000 ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ продано в 1992 году шведской фирмой «Скания» — крупнейшим подразделением концерна «СААБ-Скания». Кроме того, она выпускает силовые агрегаты промышленного и судового назначения. Львиная доля продукции — 97 % — идет на экспорт. Гамма грузовиков с 250 вариантами шасси включает модели полной массой от 16,5 до 40 тонн с 15 вариантами дизелей мощностью 165—500 л. с. Кроме пяти производственных центров и дочернего автобусного завода «Скания-Буссар» в Швеции, есть также предприятия в Нидерландах, Франции, Бразилии.

«АЛЬТРОБУС» — НОВЫЙ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫЙ АВТОБУС (на 25 и 120 пассажиров) разработан фирмами ИВЕКО и «Ансальдо» при участии девяти университетов. Координировал работу Итальянский национальный исследовательский центр. «Альтробус» использует электроэнергию от генератора, приводимого двигателем внутреннего сгорания.

Сколько стоит старинный "Хорьх-853" конца тридцатых годов? Вовсе не четыре миллиона долларов, как сообщила телекомпания "Останкино" в одной из передач "Человек недели". Отлично реставрированная машина этой модели на аукционе была продана за 2,1 миллиона французских франков. Это равноценно 380 тысячам долларов.

●

ФИАТ полностью взял под контроль итальянскую фирму спортивных автомобилей "Мазерати".

●

Первый "Феррари" модели -348 продан в КНР. Цена этой спортивной машины равна зарплате среднего китайского рабочего за 500 лет.

●

Первым американским президентом, который стал пользоваться автомобилем, был У. Тафт. Он с 1909 года ездил на паровом автомобиле "Уайт" и двух бензиновых "Пирс-Арроу".

В СОДРУЖЕСТВЕ С «ИТАЛДИЗАЙНОМ» создан экстравагантный «Мерседес-Бенц-купе» — попытка фирмы заглянуть в будущее, не порывая со своими традициями. «Мы не гонимся за головокружительной красотой машины-конфетки с бессмысленными эффектными штучками, которые приводят посетителей салонов в кратковременный восторг, но интерес к которым растворяется уже после нескольких демонстраций»,— сказал Бруно Сакко, шеф-дизайнер фирмы, представляя новую интерпретацию дизайна легковых «мерседесов».

Экспериментальный образец спроектирован на базе агрегатов модели среднего класса 500Е (серия W124).

НА ИСПЫТАНИЯ В УЗБЕКИСТАН отправились минувшим летом опытные образцы новых моделей ВАЗ. Бывший филиал Центрального испытательного полигона НАМИ, оказавшийся в другом государстве, стал теперь самостоятельным акционерным обществом. Скоростной трек, рассчитанный на движение в темпе до 200 км/ч, еще недостроен, но сооружениями комплекса уже можно пользоваться.

Многие автомобильные заводы СНГ не могут позволить себе испытательные «броски на юг», и сегодня ВАЗ — один из немногих крупных партнеров узбекского полигона. Волжский автомобильный отправил туда две модификации из нового семейства ВАЗ-2110, а именно ВАЗ-2111 с кузовом «универсал» и ВАЗ-2112 с кузовом «хэтчбек». Наряду с ними испытывались машины с системой электронного впрыска топлива: ВАЗ-21213 и ВАЗ-2109.

«DOORBAG» — НАДУВНАЯ ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ, РАСПОЛОЖЕННАЯ В ДВЕРИ АВТОМОБИЛЯ и защищающая водителя и пассажира при боковом ударе, создана фирмой «Мерседес-Бенц». Однако серийного применения такого устройства по-



ка не предвидится. Оно требует надежного датчика, который мог бы срабатывать уже через 15 миллисекунд (на скорости 50 км/ч), в течение которых пассажир или водитель контактирует с внутренней стороной двери при боковом столкновении (этот промежуток намного короче, чем при фронтальном ударе).

В настоящее время ведутся разработки такой системы, которая должна быть не только надежной, но и недорогой.

СВЕРХЭКОНОМИЧНЫЙ «ФОЛЬКСВАГЕН - ГОЛЬФ» выпускается со второй половины 1993 года. Это стало возможным благодаря усовершенствованному дизельному двигателю с непосредственным впрыском топлива, разработанному фирмой «Ауди» (с 1991 года его устанавливают на «Ауди-80»).

До сих пор дизели такого типа на машинах марки «Фольксваген» не применялись. Новый двигатель оснащен турбонаддувом с промежуточным охлаждением воздуха, а для соответствия современным требованиям токсичности — системой рециркуляции отработавших газов и окислительным каталитическим нейтрализатором. При рабочем объеме 1896 $см^3$ четырехцилиндровый дизель развивает 90 л. с./66 кВт при 4000 об/мин и имеет очень высокий крутящий момент в 202 Н·м при 1900 об/мин.

Предполагается, что новый «Гольф-TDI» станет самой экономичной машиной в своем классе при сохранении довольно высоких динамических качеств. Снаряженная масса — 1145 кг, максимальная скорость — 178 км/ч, время разгона с места до 100 км/ч —12,8 с. Расход топлива при 90, 120 км/ч и в условном городском цикле всего 3,9; 5,4; 5,6 л/100 км.

Планируется установка этого двигателя и на другие модели фирмы — 4-дверные седаны «Венто» и «Пассат», что также выведет их в разряд наиболее экономичных машин среди конкурентов.



«Фольксваген-Гольф» получил новый дизель с непосредственным впрыском.



КОЛЕСО



САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ «МЕРСЕДЕСЫ» СЕРИИ W124 подверглись очередной модернизации. Эти машины, выпускаемые с ноября 1984 года, останутся на конвейере еще полтора года — до появления нового семейства W210. Последняя модернизация включает не только косметические изменения передней и задней части кузовов, но и обновление двигателей. В частности, на машины «Е»-класса (так теперь называют модели этой серии) устанавливают новейшие дизели с четырьмя клапанами на цилиндр. Из двигателей образца 1984 года остались лишь двухлитровый дизель и трехлитровый бензиновый. Увеличены интервалы технического обслуживания — теперь его следует проводить через 15 и 30 000 км, а не через 10 и 20 000, как ранее. Соответствующие расходы потребителей снизятся на 40 %.

Обновленное семейство, выпускаемое с июня этого года, включает 12 основных моделей по типу двигателя, 5 вариантов кузовов (седан, удлиненный седан, универсал, купе и кабриолет) и 2 варианта шасси — классический с задними ведущими колесами и полноприводный. Итого 28 моделей и модификаций. Перечислим основные 12 (обозначение, число цилиндров — рабочий объем в см^3 — мощность двигателя в л. с.): Е200, 4—1998—136; Е220. 4—2199—150; Е280. 6—2799—139; Е300, 4MATIC, 6—2960—180; Е320, 6—3199—220; Е420, 8—4196—279; Е500, 8—4973—320; Е200 дизель, 4—1977—75; Е250 дизель, 5—2497—113; Е250 турбодизель, 5—2497—126; Е300 дизель, 6—2996—136 и Е300 турбодизель, 6—2996—147.

В Москве начала работать фирма "Клуб 4х4" по обслуживанию и ремонту различных полноприводных автомобилей. Она также продает разнообразные принадлежности для таких машин.

●

Несмотря на экономические трудности, КрАЗ продает 80% изготовленных им тяжелых грузовиков в Россию.

●

Акционерное общество "Салаватстекло" заключило с "Ижмашем" договор о поставке ветровых триплексных стекол для осваиваемой модели ИЖ-2126 сроком до 2000 года.

●

Известная эстрадная звезда из Франции Джонни Холидей избрал для трехмесячного концертного турне летом этого года "Ситроен-ХМ-V6". Турне посвящено 50-летнему юбилею певца.

●

Автомобилисты Германии, Франции, Англии, Испании и Италии покупают все больше машин с кондиционерами. В 1992 году только компания "Форд" продала их 103 тысячи, а в этом году рассчитывает сбыть свыше 200 тысяч.

●

На выставке "Мерседес-Бенц" в Алма-Ате минувшим летом впервые в Казахстане были представлены машины нового семейства "С". Одновременно в столице республики начало работу предприятие "Голубая звезда". Наряду с обслуживанием оно планирует продать около 500 "мерседесовских" автобусов и 100 медицинских автомобилей.

СТО ЛЕТ НОМЕРНОМУ ЗНАКУ отметила, как принято говорить, мировая автомобильная общественность. Книга рекордов Гиннесса утверждает, что самые первые номерные регистрационные знаки были введены в 1893 году парижской полицией. Десять лет спустя появились они и в Англии. Первый из них получил в 1903 году виконт Рассел для своего автомобиля «Нэпир» с 12-сильным мотором. По завещанию Рассела, этот знак перешел в 1950 году Т. Лейкеру, который продал его через девять лет на аукционе.

А самый первый, парижский номерной знак не сохранился. Но память о нем, во всяком случае на страницах книги Гиннесса, живет уже сотню лет.

ЛЮБИТЕЛЯМ БЫСТРОЙ ЕЗДЫ на «Мотор-шоу» МИМС-93 была показана новая модель «Волво-850-турбо» (ее еще называют -850-Т5). Это — особо мощная модификация машины, появившейся два года назад (см. ЗР, 1991, № 12). Двигатель объемом 2319 см^3 оснащен турбонаддувом с промежуточным охлаждением воздуха, что позволило довести мощность до 225 л. с., а крутящий момент до 300 Н·м в очень широком диапазоне — 2000—5200 об/мин. В результате машина — одна из наиболее динамичных в своем классе: максимальная скорость — 240 км/ч, разгон с места до 100 км/ч — за 7,4 с. Ее выпускают с кузовами «седан» и «универсал», причем по желанию устанавливают и автоматическую коробку передач.

«Волво-850-Т5».

«НИССАН-ТЕРРАНО-II» заменил на рынке автомобилей повышенной проходимости предыдущую модель того же названия, выпускавшуюся с 1986 года. Новую машину собирают в Испании на заводе «Ниссан Мотор Иберика». Более того: задуманный для европейского рынка, «Террано-II» полностью разработан в Европейском технологическом центре «Ниссан» в Англии, а дизайн-проект выполнила итальянская фирма ИДЕА. Таким образом, появилась еще одна японская модель европейского производства. Она стала комфортабельнее, оснащена независимой передней подвеской и предназначена для более легких дорожных условий, чем другая известная у нас модель «Ниссан-Патрол».

Трехдверный «Ниссан-Террано-II» компактен: длина — всего 4105 мм.



Новую модель «Ниссана» с незначительными изменениями будет продавать также компания «Форд» под своей маркой «Форд-Маверик». Пока машину выпускают с двумя вариантами кузовов: 3- и 5-дверный «универсал». Бензиновый двигатель рабочим объемом 2389 см^3 развивает 124 л. с./91 кВт, а турбонаддувный дизельный — 100 л. с./74 кВт. Максимальная скорость — соответственно 160 и 145 км/ч.



«Хонда-Сивик-VX» принимает калифорнийские требования.

«ХОНДА» спешит в Калифорнию. Ее модель «Сивик-VX», которую выпускают в канадском городе Аллистоне (провинция Онтарио), удовлетворяет жестким нормам токсичности выхлопных газов. Их намерены принять в Калифорнии между 1994 и 1996 гг. Согласно новым требованиям, уровень вредных выбросов 20 % автомобилей, продаваемых в Калифорнии (здесь доля автотранспорта в загрязнении окружающей среды достигла 50 %), должен быть вдвое ниже разрешенного для легковых машин выпуска 1993 года. Выполнить эти требования стремятся многие автомобилестроительные фирмы: ведь богатый юго-западный штат США — заманчивый рынок сбыта. Но единственным автомобилем, прошедшим сертификацию по новым местным стандартам, с весны 1992 года оставался «Меркюри-Трэйсер». И вот теперь первая иностранка.

В МОСКВЕ ПРОШЕЛ СЕМИНАР, организованный американской компанией «Гонлетт Груп», которая наряду с другими работами ведет исследования, дает консультации и оказывает услуги по снижению негативного влияния автомобильного транспорта на окружающую среду.

Фирмы "Рено" (Франция) и "Волво" (Швеция) создали совместное предприятие по стратегическому планированию своих автомобильных программ.

●

На Ижевском автомобильном заводе сумма денег, не полученных в первом полугодии за отгруженную продукцию, превысила 10 миллиардов рублей.

●

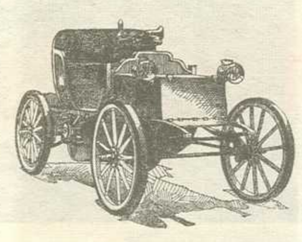
Непривычные наименования появились на автомобильном горизонте СНГ: восьмиколесные тягачи из Минска называются теперь "Волат", курганские машины КЗКТ – "Русич", полуприцепы из Тирасполя – "Тизар", а из Красноярска – "Бесотра".

●

Кредит на приобретение ста троллейбусов и нескольких десятков автобусов – сто миллионов рублей – предоставил рязанской мэрии коммерческий "Респект-банк" под залог недостроенного здания обкома КПСС.

ПОЛТОРАСТА ЛЕТ НАЗАД РОДИЛСЯ ШАРЛЬ ЖАНТО. Француз из города Лиможа в прошлом веке слыл известным мастером по изготовлению конных экипажей и первым в мире начал применять... рулевую трапецию. Он нашел, что при поворотах колясок и, особенно, тяжелых карет происходит боковое скольжение одного из передних колес — они катятся по дугам разного диаметра. Так родилась рулевая трапеция — система рулевых тяг, ныне присутствующая на каждом автомобиле. Она так и называлась трапецией Жанто. В годы борьбы с так называемым космополитизмом имя изобретателя изо всех наших учебников было вычеркнуто.

Ш. Жанто также известен и электромобилями, которые начал делать на своей фабрике в Лиможе сто лет назад, с 1893 года. На одном из электромобилей марки «Жанто» (заметьте — гоночной модели) Г. де Шасслу-Лоба 95 лет назад, 18 декабря 1898 года, установил первый мировой рекорд скорости на безлошадном (как тогда говорили) экипаже — 63 км/ч. Умер Ш. Жанто в 1906 году.



Гоночный электромобиль «Жанто» 1898 года.

ПОД ДАВЛЕНИЕМ ЭКОЛОГОВ УКРАИНЫ заблокирован проект южной части трансъевропейской магистрали Лиссабон—Киев. Республиканское Министерство охраны окружающей среды дало заключение, что украинский участок, проходящий через центр национального парка «Синевир», нарушит целостность экосистемы, существенно повлияет на флору и фауну этого региона.

Идея суперавтострады через все южноевропейские страны на Восток возникла не вчера. Рынки посткоммунистических держав привлекают бизнесменов, и в ближайшие годы транспортный поток в направлении Запад—Восток возрастет в десятки раз. Прокладка по Украине автомагистрали с современными техническими характеристиками дала бы возможность соединить регионы СНГ с Западной Европой, страны которой готовы инвестировать в строительство автострады шесть миллиардов долларов.

Несмотря на то, что украинский проект уже несколько раз возвращался на доработку, а сейчас и вовсе отклонен, супермагистраль все же строится. В Венгрии началось сооружение своего участка, и через два-три года он подойдет к границам Украины.

ТОРГОВАТЬ ПОДЕРЖАННЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ В РОССИИ намерены канадская фирма «Токмаджян групп» и российско-канадское СП «Мосвест». А для начала организовали в Москве выставку, где были показаны комфортабельный междугородный автобус МС-8 фирмы «Эм-Си-Ай» вместимостью 47 пассажиров, машина скорой медицинской помощи на шасси легкого грузовика «Додж» и три шоссейных тягача «Интернэйшнл» для буксировки автопоездов полной массой до 63,5 тонны. Поскольку новые заокеанские автомобили едва ли по карману нашим автотранспортникам, здесь представили капитально отремонтированные — в несколько раз дешевле. Однако все грузовики и автобус в прекрасном состоянии, прошли полную проверку технического состояния и даже имеют гарантию на шесть месяцев или 60 000 км пробега. Как подчеркивают представители фирмы-продавца, эти машины способны пройти еще не одну сотню тысяч километров. Ведь в США и Канаде тяжелые грузовики и автобусы капитально ремонтируют, причем неоднократно.

ПРОЕКТ СОГЛАШЕНИЯ о сотрудничестве министерств внутренних дел независимых государств в сфере обеспечения безопасности дорожного движения обсуждался на рабочей встрече в Москве. Этим документом предусматривается, что каждая сторона в пределах своей компетенции обеспечивает защиту прав, свобод и законных интересов водителей, независимо от их гражданства и места регистрации автомототранспортных средств.

Стороны обязались обмениваться сведениями о своих законодательствах в сфере дорожного движения, их изменениях и дополнениях. Каждое независимое государство, подписавшее соглашение, признает выданные в других государствах номерные знаки транспортных средств, водительские удостоверения и регистрационные документы, а также обменивается их образцами. При розыске автомобилей стороны обязуются в соответствии с национальным законодательством обеспечить взаимное исполнение оперативных запросов, связанных с постановкой и снятием с учета автомобилей, выдачей регистрационных и водительских документов, а также взаимодействовать в проведении оперативно-поисковых мероприятий для задержания разыскиваемого транспорта и лиц, причастных к их хищению.

В рабочей встрече приняли участие руководители соответствующих служб МВД Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Грузия, Республики Казахстан, Литовской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Республики Узбекистан, Украины, Эстонской Республики.

ВСЕ «ПИСТОЛЕТЫ» НА БЕНЗОРАЗДАТОЧНЫХ КОЛОНКАХ В ГЕРМАНИИ в течение пяти лет должны быть заменены новыми, с устройством для сбора вредных бензиновых паров. Эксперты из объединения владельцев АЗС и гаражей предсказывают, однако, что эта мера может повлечь за собой сокращение количества бензозаправочных станций в Западной Германии, где их сеть весьма густа. Фирмам, торгующим нефтепродуктами, окажутся не по плечу затраты на переоборудование (в среднем 250 000 марок на каждую АЗС).

Что касается бензоколонок в России, то, очевидно, и в следующие пять лет «нормальной» мы по-прежнему будем считать ту, на которой просто удалось заправиться. Независимо от того, сколько бензина вылилось на землю и сколько времени потеряно в очереди.

КОЛЕСО

ИНВАЛИДЫ ЖИВЫ НАДЕЖДОЙ



Два поколения серпуховских автомобилей: С-3Д и «Ока» СеАЗ-1113.

Как бы далеко ни увела нас научно-техническая революция, уровень развития общества мы оцениваем все-таки по гуманитарным критериям. Ибо машина для человека, а не наоборот. Один из таких критериев — забота общества о слабых. Ведь это не только старики и дети, но еще жертвы болезней и травм, войн и катаклизмов. Поэтому, к сожалению, инвалидов никак не становится меньше. А поскольку автомобилизация давно стала объективным социальным процессом, то и проблема «инвалид — автомобиль» приобрела особое значение.

Тем, кто впервые приезжает на Серпуховский автомобильный завод, непременно рассказывают его историю, в которой многое символично. Еще в прошлом веке на этой территории располагалась богадельня. Здесь находили призрение сирые и убогие. А поскольку милосердие требует средств, то при богадельне был свечной заводик и еще кое-какие кустарные производства церковного назначения, где обитатели приюта в меру своих сил зарабатывали хлеб насущный. В советское время за толстыми монастырскими стенами поселилась колония для малолетних преступников. Кто знает, сколько бы она просуществовала, если бы не война. На скромных производственных площадях разместили мастерские по ремонту трофейных мотоциклов. Именно это время можно считать датой рождения тогда еще мотозавода. А поскольку естественный путь развития — спираль, то неудивительно, что в 1952 году здесь вновь вышли на первый план задачи гуманитарные: на базе ремонтных мастерских возникло производство мотоколясок для инвалидов, действующее и по сей день.

Надо сказать, что подобного транспортного средства для инвалидов не выпускали и не выпускают нигде в мире. С той страшнейшей войны домой вернулось множество изуродованных солдат. Возможность передвигаться позволяла им хоть как-то участвовать в восстановлении народного хозяйства, а значит — зарабатывать на сносное житье. Как это ни парадоксально, именно с инвалидов начался процесс автомобилизации в стране, ориентированной на развитие коммунального транспорта и не поощрявшей появления массы «частников». Безногих ветеранов было немало и в других воевавших армиях, но общемировой путь автомобилизации отличался от нашего: там не стали придумывать специальный автомобиль для инвалидов — по всей Европе возникла масса небольших фирм, занимавшихся переоборудованием серийных машин.



Здесь уже третий десяток лет собирают мотоколяску.

Еще более существенное различие в самом подходе к проблеме. Психологи утверждают, что жалость и сочувствие могут и унижать человека. Инвалиды стремятся к полноценной жизни, на этом строится их желание побороть свой недуг, стать равным членом общества. Можно себе представить, какой бы скандал разразился, если инвалидам, скажем, в Германии стали бы продавать некое специальное транспортное средство, всем — одинаковое, да еще такое убогое, как наша мотоколяска.

В нашем лицемерном обществе инвалидов всегда старались задвинуть в тень, сделать вид, что их и нет вовсе, а в качестве отступного им предлагалась гуманная мера — бесплатный (или почти бесплатный) автомобиль. Хотя, будем откровенны, мотоколяска — это все же недоавтомобиль. Впрочем, в начале 60-х появился серийный «Запорожец» с ручным управлением, делали с ним и «москвичи». Но, к примеру, переоборудовать «Жигули» для эксплуатации инвалидом долгое время даже запрещалось — а вдруг неполноценный водитель не совладает с мощной, скоростной машиной?

Но вернемся в Серпухов. В 1970 году едва ли не одновременно все автозаводы перешли на новые модели. Не отстали и на берегах Оки: появилась мотоколяска С-3Д, выпускаемая поныне. Годовой объем производства составлял 20 тысяч машин. При всех упрощениях это был «почти» автомобиль. Как утверждают на заводе, его основной потребитель — сельский инвалид, который особенно ценит такие качества, как простота конструкции, неприхотливость, ремонтопригодность. Но в 1978 году основной заказчик — Министерство соцобеспечения РСФСР — стал подумывать о свертывании производства. Полностью, однако, не свернули, но сократили больше чем вдвое. А в начале 80-х возникла мысль о радикальной смене модели. Истинных мотивов не ведаем, но подозреваем, что кому-то стало стыдно в великой державе возить инвалидов в таких автомобилях. Тогда родился проект «Ока», о злоключениях которого мы недавно писали (см. ЗР, 1993, № 10).

А в конце 80-х Минавтопром издал приказ, которым предписывалось всем предприятиям отрасли разработать для своих автомобилей (разумеется, легковых) комплекты оборудования, дающие возможность пользоваться машиной водителю без одной ноги. Больше других в этом деле преуспел ВАЗ: разработал, провел приемочные испытания, выпустил малую серию и даже разослал по СТО предписание собирать заказы. Более того, по собственной инициативе конструкторы разработали комплект для водителя без обеих ног. Он тоже прошел приемочные испытания. Но дальше вышла осечка. Организация производства на заводе-гиганте — дело хлопотное. Взялись за дело четыре кооператива, делали первый комплект, все заявки вроде бы удовлетворяли. А при сегодняшних ценах дело заглохло.

Если бы только цены! С распадом СССР «Запорожец» стал иномаркой. Казна российская оказалась пуста, и теперь никто не ведет речи о бесплатных автомобилях. Что же, инвалиды вновь «при своем интересе»?

Не станем искать категоричный ответ на этот вопрос, ведь сегодня вся экономика страны пребывает в положении, когда по-старому уже нельзя, а по-новому еще никто не умеет. СеАЗ вошел в состав «АвтоВАЗа». С одной стороны, тольяттинцам это на руку: «Ока» неплоха сама по себе, но на Волжском автозаводе «не прижилась», а так — сохраняется удачная

машина, ее производство переносится с берегов Волги на берега Оки. С другой стороны, в богадельне современный автомобиль не сделаешь, а СеАЗу требуется коренная реконструкция — по существу, строительство нового завода. ВАЗ, у которого других проблем по горло, финансировать такой крупный проект сегодня не может: в Серпухове, да и в Тольятти надеются на помощь от правительства. Во-первых, большая часть продукции СеАЗа пойдет инвалидам, что относит проект к разряду социально значимых. Во-вторых, реконструкция уже ведется и результат ее более реален, чем туманные перспективы ЕлАЗа.

Читатели журнала уже знают из других публикаций (см. ЗР, 1993, № 9, 11), что намерения «АвтоВАЗа» расширять производство «Оки» в Серпухове поддержал Президент России Б. Н. Ельцин. Дело



Этот конвейер — словно нить, выводящая завод в завтрашний день.

В перспективе для «Оки» — автоматическое управление сцеплением и коробкой передач.

теперь за тем, чтобы эта поддержка реально помогла бы в сжатые сроки создать здесь современный завод.

«Ока», как наиболее дешевый из российских автомобилей, будет и продаваться инвалидам за деньги, и расходиться через Министерство социальной защиты. В Серпухове справедливо считают, что конструкцией самого автомобиля должна и впредь заниматься такая мощная фирма, как НТЦ ВАЗа. Зато на СеАЗе подобралось солидное КБ по спецоборудованию. Это и поворотное кресло, облегчающее безногому водителю вход и выход из машины, и улучшение выпускаемых рычагов управления и многое другое. Поскольку нередко инвалиды занимаются индивидуальной трудовой деятельностью (ремонт часов, починка обуви), здесь разрабатывают даже мини-мастерские на базе «Оки». Сейчас заняты доводкой системы управления, пригодной к установке на любом автомобиле.

Инвалиду (если у него есть на то средства и желание) надо дать возможность мчаться на динамичной вазовской «девятке» и пробираться по проселкам на ульяновском джипе. Система, разработанная в Серпухове, это обеспечивает. Когда готовился этот материал, она была еще в известной степени секретной — предстояло патентование за пределами России. К тому моменту на конструкцию уже было выдано 70 авторских свидетельств СССР и несколько патентов России. И система, и даже сама идея весьма конкурентоспособны и экспортабельны. За рубежом инвалиды часто вынуждены покупать автомобили с автоматическими коробками передач, которые минимум на 10 процентов дороже обычных. Серпуховская система значительно дешевле, оснащать ею можно машины как с карбюраторным, так и с дизельным двигателем. При этом она проста, а значит, высоконадежна. Тщательно дозируя информацию, авторы рассказали об управлении сцеплением и коробкой передач как едином комплексом и еще о многом, чем мы непременно поделимся с читателями, когда это изделие станет серийным. Одно могу сказать определенно — эффект весьма неожидан. Разработчики утверждают, что система позволит «подогнать» любой автомобиль под любого инвалида. К тому же она «терпима» к разным стилям езды — от плавного до агрессивно-спортивного. Мы попробовали: при переключении передач как «вверх», так и «вниз», с любой быстротой, ни разу не раздалось характерного хруста шестерен — устройство сглаживает ошибки водителя.



Прокатившись на такой машине, укрепился в мысли, что специальный автомобиль для инвалидов не нужен. Другой вопрос, какую машину государство сможет предложить малоимущим инвалидам. Эта система, повторимся, делает пригодным любой автомобиль. Достигнув такого результата, здесь решили сложнейшую гуманитарную проблему.

На заводе идет реконструкция. Перестраивают старые цеха, возводят новые. На старом конвейере продолжают собирать С-ЗД. Отчаянно тарахтя ижевским мотоциклетным мотором, «инвалидки», как их называют повсюду, выкатывают из цеха. До конца 1993-го их соберут 8 тысяч штук. А на новом конвейере — 6 тысяч машин «Ока», все с различными вариантами ручного управления. Хватит ли их российским инвалидам? А их товарищам по несчастью из других, пусть уже бывших, но все же наших республик? Что ж, как бывало во всякую пору, инвалиды не теряют надежды.

А. СОЛОПОВ

Фото А. Гуревича

СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ

В драматические дни парламентского путча, когда решалась судьба России, судьба нашей демократии, многие работники милиции до конца выполнили свой гражданский и служебный долг, а некоторые из них заплатили за это жизнью. Были среди них и сотрудники Госавтоинспекции. В те трагические дни погиб, пытаясь спасти мирных граждан от распоясавшейся толпы, подполковник милиции Владимир Григорьевич Рештук. Сиротами остались шестеро его детей. Все, кто может помочь семье, сообщаем расчетный счет: 164123 ОПЕРО МГБ сбербанка РФ МФО 21906 код "ВА" в банке 5287/015 счет 89989.

При проверке постов у Белого дома погиб еще один сотрудник московской ГАИ, майор милиции Александр Николаевич Шеварутин, отец двоих детей. Номер расчетного счета для оказания помощи 164123 ОПЕРО МГБ сбербанка РФ МФО 21906 код "ВА" в банке 5287/095 счет 78691.

Редакция «За рулем» перечислила семьям погибших офицеров ГАИ 1 000 000 рублей.



ХОЧУ МАШИНУ

Я появился немного раньше. Вишневую «ноль первую» отец приобрел, когда мне стукнуло уже два года. То знаменательное событие в памяти моей не отложилось ввиду малолетства, тем более родитель, не искушенный в шоферском ремесле, праздничную обстановку, как мне рассказывали, подпортил. В первый же день по дороге из магазина домой чудо итальянской техники было разбито.

Именно с этим автомобилем связаны первые воспоминания. Такие, как отбитый дверцей палец или до слез испугавшая меня, маленького пассажира, пограничная проверка документов в Закарпатье. «Жигуленок» побывал еще во многих местах. Родители, заядлые автотуристы, совершая ежегодные вояжи, исколесили вдоль и поперек всю европейскую часть тогдашнего Советского Союза. Участником большинства туров был малолетний автор. Наверное, после тех поездок цепкий детский ум уяснил простую истину: автомобиль — это хорошо.

Со временем машины заменялись, с ними менялся и мой «автомобильный статус». Еще на первой я начал оспаривать у мамы почетное место на переднем сиденье, на второй — научился более или менее сносно ездить, в дни молодости третьей — получил водительские права.

Этапным автомобилем стал армейский уазик. Служба в почетном, но трудном амплуа командирского водителя (почет ей придавали некоторые бесспорные привилегии, тяжесть же — почтенный возраст командирского «коня») научила очень многому и окончательно убедила, что жизнь без машины — пустая трата времени.

Доверенность, пожалованная отцом как признание армейских заслуг и опыта, несколько облегчила страдания, но хотелось чего-то своего, ни с кем не делимого. По ряду причин процесс хотения затянулся на несколько лет, и, наконец, несколько месяцев назад родилось решение: «Все! Ищу машину!».

Некоторый опыт автопокупателя я уже имел. Не очень большой, но достаточно поучительный. Однажды меня и моего товарища, как «особ, приближенных к автомобилю», пригласил наш общий знакомый. Он не имел автомобильных навыков и знаний, как не имел водительских прав и вообще понятия, почему «оно едет». Однако было у него главное — могучее желание стать автомобилистом, подкрепленное заветной суммой в СКВ. Потенциальный покупатель предложил нам должности «технических консультантов» и весьма весомое материальное вознаграждение за помощь. Мы не заставили долго себя уговаривать.

Встреча в метро, рукопожатия, и по дороге нас вводят в курс дела. Купить надо «шестьдесят третью» модель (на большее нет средств) и подешевле (нормальное желание всякого покупателя). Поэтому мы едем смотреть машину «к ребятам, у которых дешевле всего». Координаты взяты из газеты бесплатных объявлений, встреча назначена по телефону.

Продавец, появившийся в назначенном месте, в назначенное время, окинул покупателя оценивающим взглядом и попросил подождать, сославшись на то, что должны подъехать другие клиенты. Клиенты не подъехали, зато появился еще один продавец, который рассказал туманную историю о начальнике, у которого все документы и просил подождать еще. Начальник так и не появился, зато число продавцов все увеличивалось. Наконец, когда набралось человек шесть крепких парней, нам предложили пройти «посмотреть тачку». Предварительно заверили в миролюбии и честности: «Не боись, мужики, мы не кидалы».

Окинув взглядом бесконечный ряд гаражей, прилепившихся к железной дороге, в одном из которых, по словам продающих, и находилось вожделенное авто, покупающая сторона устроила краткое совещание. Сам покупатель явно склонялся к отступлению, не собираясь подвергать риску валютную наличность. Мне развитие событий тоже виделось в невыгодных тонах, и я высказался за свертывание переговоров. Второй «технический консультант», владеющий не только навыками автослесаря, но и приемами экзотического восточного единоборства, оглядев противную сторону, в угрюмом напряжении ожидавшую нашего решения, отрицательно покачал головой, чем и поставил точку в переговорах.

Объявив «мы передумали» и услышав в ответ «парни, вы неправы», мы двинулись к метро, сопровождаемые группой очень недовольных продавцов. Присутствие у станции крупных сил муниципальной милиции, разгонявших импровизированный базарчик, не показалось нам излишним. Отступление закончилось успешно.

Не стану голословно обвинять автокоммерсантов в каких-то криминальных намерениях. Однако их стиль обращения с покупателями, густо приправленный сочным русским матом, лично у меня особого доверия не вызвал.

Мораль, вынесенную из этого случая, великий русский поэт много лет назад произнес устами известного героя: «И сказал ему Балда с укоризною: «Не гонялся бы ты, Поп, за дешевизною».

Машину мы все-таки купили. В тот же день отправились в брокерскую контору, специализирующуюся на транспортных средствах. Шустрый продавец предложил несколько вариантов. Когда выбор покупателем был сделан, мы поехали в фирму, продающую автомобили. Респектабельный господин южного вида, выслушав пожелания клиента (услужливый брокер принимал самое активное участие в переговорах), быстро организовал экспедицию за автомобилем. «Фирменный» водитель доставил покупателей на охраняемую стоянку, где, припорошенные снегом, стояли штук десять «голых», без молдингов «шестьдесят третьих» бежевого цвета. Машины разрешили открывать, заводить, и даже можно было прокатиться. Выбранный автомобиль тот же водитель перегнал к офису, где сделку и оформили. По дороге машину заправили (за счет покупателя). Вся процедура от визита в брокерскую контору до получения ключей от машины заняла часа три.

Однако хорошее впечатление подпортили два момента. Во-первых, значительная цена. Автомобиль обошелся процентов на 20 дороже, чем предлагали «крутые продавцы» утром того же дня. За надежность и оперативность надо платить!

Второй неприятный момент. Справку-счет хозяину выдали спустя неделю после покупки. Сначала была какая-то накладная или ведомость, не внушающая особого доверия, несмотря на наличие множества подписей, штампов и печатей. Отношение автоинспекции к этому документу выяснить не довелось: ни один из встреченных по дороге сотрудников ГАИ не обратил внимания на наш экипаж.

На этом короткая эпопея с покупкой машины и закончилась, оставив впечатление, что купить машину в Москве не просто, а очень просто.

Воспитание мое с детства велось в русле почитания «жигулей», как единственно достойного средства передвижения. Ино-

марки в те недавние времена еще не имели широкого распространения. Выбор был среди «большой четверки» советских автопроизводителей, из коих меньший брат презрительно именовался «мыльницей» и «тарахтелкой», престижное горьковское изделие не бралось в расчет ввиду малой доступности, а про оставшиеся два автомобиля я слышал следующее: «Бывает машина, а бывает «Москвич». Объективность этого суждения отстаивать не берусь. «Таврия» и очаровательная малышка «Ока» явно не отвечают запросам автора, как грибника и любителя рыбной ловли.

Итак, ВАЗ. Переднеприводная машина была сразу отброшена ввиду заведомо более высокой цены и полного отсутствия у будущего хозяина опыта общения с этой новомодной техникой. А опыт этот был бы явно нелишним при покупке ненового автомобиля с темным прошлым.

Когда вопрос «что покупать?» в общих чертах был решен, всплыл следующий — «где покупать?». Кроме классической толкучки и организованного «комка», в наше бурное время существует еще одна форма рынка — заочная. Многие периодические издания публикуют частные объявления. Появились целые газеты бесплатных объявлений. Самый крупный из заочных авторынков — в московской газете «Из рук в руки». С нее-то я и начал.

Целая страница рубрики, посвященной продаже автомобилей, отведена ВАЗам. Сразу отбрасываю все, что начинается словом «новый». Пусть и с приставкой «недорого», но средств все равно не хватит. Обычно «недорого» — это средний уровень коммерческих цен. Дешевле бывает редко. Ниже уровня в тысячу долларов (цены на машины ВАЗа теперь только в твердой валюте) обычно предлагаются «первая» и «одиннадцатая» модели 1972—1978 годов выпуска. Возраст явно преклонный, если не запредельный. При ближайшем знакомстве техника эта выглядела не очень браво. Часто гнилая, не один раз перекрашенная, с разболтанной ходовой частью. Двигатель, пожирающий масло перед скорой кончиной, «лысая» резина, потертый, грязный салон — характерная картина.

Нередко продавцы рассказывают, что раздолбанный агрегат, носящий на своих лонжеронах следы бурной (и далекой) юности, прошел всего 30 тысяч км, а нещадно дымящий двигатель — два месяца как из «капиталки». Убедить торговцев в чем-либо сложно, поэтому пустой разговор проще прекратить. Такая покупка потребует огромных вложений сил, времени и средств.

Некоторые владельцы более или менее достоверно пересказывают биографию своего автомобиля. Поступок, конечно, джентльменский, но чаще всего не стимулирующий покупку.

В газете объявлений наиболее ярко проявляется антагонизм между продавцом и покупателем: один хочет подороже продать, другой — подешевле купить. Желания, в общем, понятные, если бы не крайние формы их проявления. Порой приходится читать следующее: «Куплю ВАЗ, негнилой, небитый, на ходу за 100 тыс. руб.», то есть по цене спортивного велосипеда. Или такой шедевр: «Продам новый ЗАЗ за две тысячи долларов». Максимальная цена последнего весной была 1200 (сейчас «Запорожец» сильно подорожал).

На старой доброй толкучке (рынке у автомагазина) такого не увидишь. Продавцы не хотят обрекать себя на неудачу, заломив несусветную цену.

Первое, что бросается в глаза при посещении рынка,— обилие иномарок. Добрая половина продаваемых машин — зарубежного производства.

Родное отечественное автомобилестроение на рынке представляют милые сердцу «жигули», «волг» и «москвичей» мало, почти все сильно подержанные. «Запорожцы» только новые, и их можно пересчитать по пальцам одной руки. «Жигулей» же великое разнообразие. Всех цветов, возрастов и цен.

Чтобы приобрести «Жигули» в приличном состоянии и привести их в порядок, на сегодня необходимо как минимум две тысячи долларов. Покупка очень дешевой машины приведет к катастрофическим затратам на ремонт. Приобретение же автомобиля за максимум имеющихся средств увеличивает риск оказаться «без колес» при первом же серьезном отказе, от которого старая техника совсем не гарантирована. Наверно, приведенные выше рассуждения несвойственны человеку с большими средствами или стабильно высоким доходом. У меня же ни того, ни другого — и выбирать приходится осторожно.

Рынок посещался неоднократно и довольно регулярно, все более или менее интересное заносилось в блокнотик. В качестве примера приведу цены на недорогие подержанные «жигули» на рынке в Текстильщиках в один из дней июня.

Самый дешевый из «жигулей» — ВАЗ-21011 1978 года выпуска, гнилой, в безобразном состоянии оценивается в 980 долларов. Белая «ноль третья», чуть лучшего вида, зато куда более старая (год выпуска 1975-й) стоила 1200. Интересным вариантом показалась «двойка» из Финляндии 1981 года, с прекрасным кузовом и очень недорогая — 1150. Однако грохот, другого слова не подобрать, силового агрегата и дымок из выхлопной трубы заставили отказаться от дальнейшего осмотра. Та же история с «двойкой» из Бельгии. Отличный кузов и чувствительно гремящий двигатель. Неплохим вариантом были «пятая» и «шестая» модели 1984 года выпуска. Невысокая цена (1400 долларов) была в обоих случаях подпорчена многочисленными очагами коррозии на кузове. Шикарная красная «шестерка» 1985 года под слоем отлично положенной свежей краски скрывала следы мощного удара. Цена — «всего» 2200.

Машины на рынке можно сколько угодно разглядывать, вам с удовольствием откроют капот или багажник, поднимут коврики, можно даже попробовать автомобиль на ходу. Здесь продавец заинтересован побыстрее и повыгодней продать товар. Это не телефонные переговоры по газетным объявлениям, которые порой ведутся неделями, а в результате, приехав на встречу, нужного человека не застаешь. Потом приходится выслушивать объяснение типа: «Извини, брат, я забыл».

И еще о газетах. Попытка дать объявление «Куплю автомобиль» вызвала довольно живой отклик. Было сказано четко, что мне требуется, но предлагали все — от уазика до телевизора и холодильника.

В результате я понял, что «Жигули» пока не по карману, и решил отложить покупку до лучших времен. А в общем-то купить машину в Москве просто. Если есть деньги.

И. ТВЕРДУНОВ

КРАЖИ И УГОНЫ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ

В первом полугодии 1993 года в России было украдено 21 163 автомобиля, а найдено и возвращено владельцам всего 12,5 % похищенных. Вот как обстоят дела с кражами машин и розыском их в наиболее неблагоприятных с этой точки зрения районах Федерации.

РЕГИОН	Число краж	Раскрыто (в проц.)
Москва	4051	4,4
Приморский край	1183	8,7
Самарская область	1132	8,9
Санкт-Петербург	815	2,6
Республика Дагестан	329	7,6
Новосибирская область	241	32,2
Кабардино-Балкарская Республика	190	7,7
Республика Башкортостан	185	29,3
Северная Осетия	176	6,1
Новгородская область	56	35,8
Белгородская область	56	30,6
Амурская область	48	8,7
Курская область	45	9,7
Курганская область	44	28,2
Магаданская область	41	6,5
Брянская область	31	28,0
Республика Марий Эл	30	29,0
Орловская область	30	35,7

Другой, не менее распространенный вид преступлений — так называемые угоны транспортных средств, когда машину похищают вроде бы не для корыстных целей. При определенной схожести есть немалые различия в этих преступлениях, в том числе и количественные. С января по июль в России было совершено 28 228 угонов транспортных средств, из них раскрыто 61,8 %, то есть намного больше, чем краж.

РЕГИОН	Число угонов	Возвращено (в проц.)
Москва	7413	25,8
Санкт-Петербург	1799	28,3
Тюменская область	1186	50,4
Ростовская область	586	50,2
Самарская область	460	81,4
Читинская область	380	53,0
Оренбургская область	291	78,7
Республика Дагестан	220	31,0
Владимирская область	204	84,1
Рязанская область	198	83,0
Калужская область	189	77,8
Тамбовская область	162	82,5
Псковская область	145	47,3
Орловская область	130	85,8
Пензенская область	119	94,0
Республика Тува	79	43,8
Республика Карачаево-Черкесия	61	33,9
Еврейская автономная область	32	84,4

Кроме этого, в России за первое полугодие в отношении водителей было совершено 402 грабежа (более 25 % раскрыто) и 683 разбойных нападения (раскрыты 41,2 %).

С. ЯБЛОЧКИН,
сотрудник ГУ ГАИ МВД России

«БИЗОНЫ» НА БЕРЕГАХ ВОЛГИ



— Звери-то эти в степях Поволжья никогда не водились. Почему же автомобиль так назвали!

— Посмотри на него внимательно: кабина большая, как голова у бизона, в облике чувствуется мощь, и бегает быстро. Правда, похож!

Из разговора с создателями машины

Придумать имя машине непросто. Например, нарекли «Нивой», а крестьянам она не очень-то подходит: сельским жителям нужно не столько ездить, сколько возить. Для перевозки грузов «Нива» неудобна: места мало.

В странах, где большие просторы и много грунтовых дорог, фермеры предпочитают полноприводные пикапы. Те, кто видел американские фильмы, наверняка обратили внимание, что таких машин у них много. Впрочем, неизвестно, кому пикапы нужнее: крестьянам, торговцам, работникам почты или снабженцам. Не секрет, что из-за двухсот килограммов груза нередко гоняют за тридевять земель КамАЗ или ЗИЛ. Пикапы очень удобны и как межцеховой транспорт: целый день крутиться по территории на многотонном грузовике тяжело и невыгодно, а иногда ему просто не развернуться.

Долго ждали потребители, и вот на наших просторах появился невиданный доселе «зверь» — «Бизон». Новая машина — не самоделка, а результат работы конструкторов-профессионалов. Автомобиль прошел испытания, получил все необходимые сертификаты и соответствует требованиям ЕЭК ООН. По классификации, принятой в нашей стране, его обозначение ФВК-2302. До поры не будем расшифровывать аббревиатуру, расскажем сначала о самой машине.

Если речь идет о грузовиках, то обычно начинают с грузоподъемности. «Бизон» может перевозить 500 кг, полная масса 1880 кг. Габарит указан на рисунке. Внутренние размеры кузова: 2000×1640×350 мм. Двигатель (1,6 л, 75 л. с./55 кВт) и агрегаты трансмиссии (четырехступенчатая коробка передач, двухступенчатая раздаточная коробка, блокируемый межосевой дифференциал) — от «Нивы» ВАЗ-2121. Максимальная скорость 110 км/ч. Расход топлива при 80 км/ч — 10,6 л/100 км, в городском цикле — 13,4.



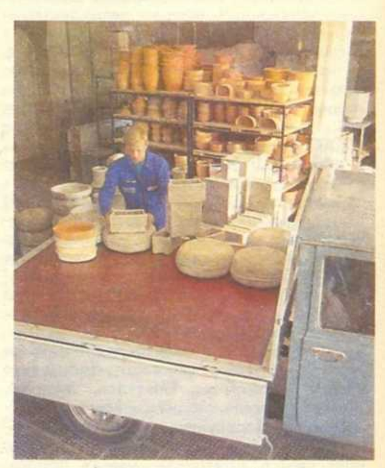
Сборка грузовиков: ни конвейера, ни роботов.

Кабина собрана из панелей «Нивы». Стандартные крышу и боковины укоротили. Задняя стенка и пол — оригинальные детали: их делают специально для «Бизона». Заднюю стенку с внутренней стороны обивают кожзаменителем.

Но у «Нивы», как помнят читатели, несущий кузов, рамы нет. Перевозка тяжелых грузов, да еще по бездорожью, быстро выведет его из строя. Поэтому конструкторы «Бизона» разместили кабину и бортовую платформу на мощной раме. По той же причине задняя подвеска — рессорная, а не пружинная, как у «Нивы». Шесть листов рессоры воспринимают нагрузку постоянно, а четыре (так называемый подрессорник) включаются в работу, только когда в кузове лежит груз. Рессоры — от УАЗа, но число листов уменьшено, а те, что в подрессорнике, укорочены. Заметим, что такое конструкторское решение (рама плюс рессорная задняя подвеска) типично для зарубежных пикапов.

Поскольку база (то есть расстояние между осями колес) «Бизона» больше, чем «Нивы», на 600 мм, карданный вал пришлось сделать новый, длиннее. Еще один узел был усилен — балка заднего моста. К обыкновенной «жигулевской» приварили стальные короба, чтобы она не прогибалась.

Платформа кузова — с фанерным полом и стальными бортами (передний — неподвижный, остальные — откидные) — снабжена крючками для веревок, крепящих груз. Между кабиной и платформой — дуга безопасности. Она не дает сильно деформироваться кабине, если машина перевернется.



Грузить можно с трех сторон.

Остальные узлы и агрегаты (тормоза, рулевое управление, электрооборудование) от ВАЗ-2121, задние фонари от ВАЗ-21011. Снаружи и внутри машина выглядит вполне по-заводскому, аккуратно.

В дороге ощущается комфорт легкового автомобиля, на какой-то момент забываешь, что ты не в «Ниве»: и капот, и панель приборов, и рычаги управле-



Съедет «Бизон» с откоса, застрянет или опрокинется! Съехал.



Говорят, это не самый удачный вариант тента — серийный будет лучше.



«Бизон» забрался в оранжерею.

обстоять дела, когда журнал придет к читателям, сказать трудно: пока выпускают 30—35 машин в месяц, а всего к сентябрю сделали 250 штук. Выпуск планируют увеличить. Ситуация в экономике непростая, и производители «золотых гор» не имеют, однако делать «бизоны» рентабельно.

Пора, наконец, представить и новую автомобильную фирму. Это «Восточное кольцо» — акционерное общество из Тольятти, где контрольный пакет акций принадлежит ВАЗу. Раньше была известна как Спецавтоцентр Волжского автозавода. По сей день ремонтирует машины, но занимается и другими видами деятельности: производит автомобили для автокросса — багги, грузовики «Бизон», сельхозпродукцию, стройматериалы, выращивает цветы и т. д.

Производство автомобилей размещается в цехах спецавтоцентра и в специально построенном корпусе площадью 3000 м^2. Почти все операции — ручные. Сборка постовая — конвейера нет. Машину собирают три человека, имена которых вписаны в сопроводительную документацию — они несут персональную ответственность за качество.

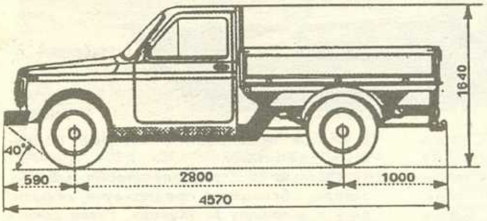
Фирма «Восточное кольцо» (вот откуда буквы ФВК в обозначении модели) располагает своим конструкторским бюро, а кроме серийного производства автомобилей, есть и опытно-экспериментальное. В создании «Бизона» участвовали также специалисты НТЦ ВАЗа, НАМИ.

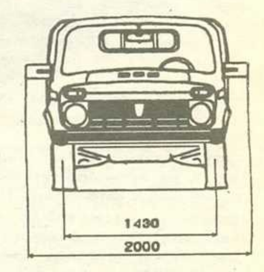
Любопытный факт: машину сделали по «инициативе снизу» — никаких планов министерства по ее созданию не существовало. Не было и централизованного финансирования.

ния — все что видишь перед собой — от ВАЗ-2121. Шумит машина примерно как «Нива», и когда дорога гладкая — такой же комфорт. В транспортном потоке груженый «Бизон» идет наравне с «Жигулями». Вдруг — выбоина на шоссе, автомобиль тряхнуло, поминаешь недобрым словом дорожников. Потом догадываешься, что виноваты не только они. Такое бывает на большинстве грузовиков, особенно порожних. Впрочем, тряска в «Бизоне» не идет ни в какое сравнение с той, что ощущается при езде на ЗИЛе или ГАЗе. Однако некоторые черты грузовика «Бизону» присущи, что вполне естественно. Эффект получается довольно забавный. Если едешь вперед — легковая машина: быстрый разгон (с грузом, конечно, помедленнее), хорошие тормоза, маневренность. Собираешься сдать задним ходом — грузовик: если в кузове что-нибудь громоздкое — внутренним зеркалом не воспользуешься, только боковыми, или высовывайся в открытую дверь.

Тот же эффект можно наблюдать со стороны. Едешь по шоссе, смотришь в зеркало — сзади «Нива». Вдруг пошла на обгон, оказывается, это ее младший брат — грузовой «Бизон».

По сравнению со старшей сестрой у братишки «тяжелое» рулевое колесо (приходится прикладывать больше усилий), меньше предел регулировки сидений — они упираются в заднюю стенку. Человеку ростом выше 185 см устроиться за рулем «Бизона» будет, пожалуй, сложно.





Хорошо, что «Бизон» не требует переквалификации: навыков управления легковой машиной вполне достаточно, пересдавать экзамены на «грузовую» категорию тоже нет необходимости. Техническое обслуживание не представляет трудностей: с «Нивой» мы давно знакомы.

«Бизоны» выпускаются серийно, продаются, и нам удалось побеседовать с владельцем такой машины. Это второй автомобиль в его семье (есть еще ВАЗ-2105). Грузовиком хозяин доволен: помещается в гараже, предназначенном для легковой машины, и не нужно теперь цеплять прицеп к «пятерке». Высокая проходимость. Доставил, к примеру, навоз на садовый участок — никому ничего не платил: сам погрузил, сам привез. Есть возможность заработать: возил мебель, холодильники, как грузовое такси.

Вернемся к характеристикам машины. Одна из самых важных — цена. В сентябре «Бизон» стоил семь миллионов рублей, «Нива» — около шести. Грузовик можно было купить свободно. Как будут

У руководства фирмы есть желание сделать новую кабину, чтобы придать «Бизону» оригинальную внешность, а то так и будут говорить: «Нива»-грузовик, «Нива»-пикап. С одной стороны, смысл в этом есть. Но с другой — ВАЗ-2121 имеет хорошую репутацию в России, знают «Ниву» и на Западе. Нынешний вид «Бизона» подчеркивает преемственность конструкции, что должно положительно сказаться на сбыте.

Чего совершенно точно не хватает грузовику, так это дизельного двигателя: и топливо дешевле, и потребуется его меньше. Увы, ни один завод СНГ дизели такого класса не делает. Впрочем, есть и другой путь, опробованный для «Нивы»,— устанавливать импортный мотор.

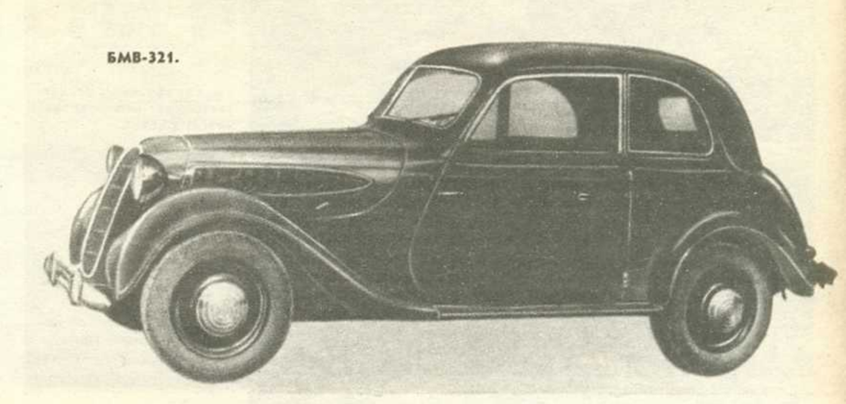
На этом можно закончить рассказ о машине. Остается пожелать новых успехов ее создателям.

Д. ПОСТНИКОВ
Фото В. Князева

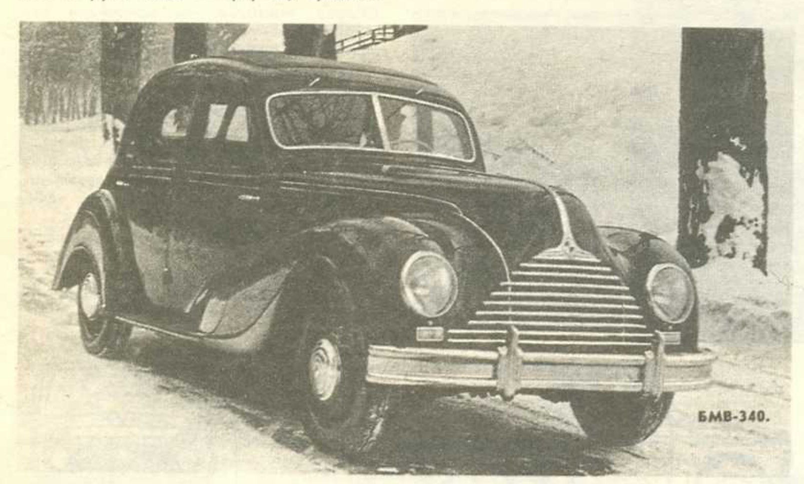
СОВЕТСКИЕ БМВ

На улицах наших городов в первые послевоенные годы часто встречались новенькие черные автомобили с бело-голубой эмблемой БМВ. Но на табличке под капотом у них значилось: «Советское акционерное общество «Автовело», г. Айзенах». Машины эти называли репарационными, поскольку их поставки из советской зоны оккупированной Германии шли в счет покрытия ущерба, нанесенного нам во время войны. Надо заметить, что, хотя буквы в наименовании фирмы расшифровываются «Баварские моторные заводы», а ее штаб-квартира находилась (да и поныне находится) в Мюнхене, все автомобили БМВ, включая репарационные, вплоть до 1949 года изготовляли в Айзенахе — вовсе не в Баварии, а в Тюрингии.

Этот завод, ранее принадлежавший фирме «Дикси», 3 января 1929 года перешел в руки БМВ — фирмы, производившей авиамоторы и мотоциклы. С этого дня в ее производственную программу вошли еще и автомобили. Перед началом второй мировой войны, в 1938 году, БМВ выпустил в Айзенахе 8 465 машин семи разных моделей. Как раз в 1938-м там освоили модель -321, которая была дальнейшим развитием БМВ-320. Именно БМВ-321 поступали в СССР по репарациям, поэтому к ним у нас особый интерес. Понять, почему в заголовке статьи они названы советскими, помогут малоизвестные до сих пор факты из истории завода в Айзенахе.



БМВ-321.



БМВ-340.

С 1941 года БМВ прекратил производство легковых машин и развернул выпуск джипов (унифицированная командирская модель № 1), армейских мотоциклов БМВ-Р75, танковых пушек, орудийных лафетов и другой военной техники. А в сентябре 1944-го его корпуса на 65—70 % превратились в развалины в результате налетов американской авиации. Когда закончилась война, в соответствии с решениями Потсдамской конференции айзенахский завод БМВ попал в список предприятий, которые подлежали демонтажу.

Осенью 1945 года делегация рабочих завода, обследовав предприятие, обратилась к маршалу Г. Жукову, главе советской военной администрации Германии (СВАГ), с предложением возобновить выпуск легковых автомобилей. Помимо некоторых сооружений, в Айзенахе сохранился задел готовых деталей и запчастей, а на берлинском заводе «Ами-Будд», который выпускал кузова для БМВ-321, уцелели штампы и сварочные кондукторы.

СВАГ согласилась с мотивами и 13 октября 1945 года издала приказ № 93 «Об организации производства автомобилей и мотоциклов на бывшем заводе БМВ в Айзенахе». Речь шла о моделях БМВ-321 и БМВ-R35.

Первые 14 автомобилей собрали в ноябре 1945-го. Завод получил некоторую часть оборудования с «Ами-Будд» и других предприятий. Но для его бесперебойной работы требовалось наладить нормальное снабжение сырьем, комплектующими изделиями, обеспечить финансирование. С этой целью 13 августа 1946 года приказом СВАГ за № 390 бывший БМВ наряду с бывшим заводом «Симсон» (мотоциклы марки АВО) и другими предприятиями включили в состав советского акционерного общества «Автовело». Его возглавляли представители советской администрации, финансировала также наша сторона. Продукция «Автовело» шла в счет репараций в Советский Союз. Вот почему сделанные в Германии автомобили БМВ-321, а позже и БМВ-340, а также мотоциклы БМВ-R35 и АВО-425 можно рассматривать как продукцию советского (по действительной принадлежности и направленности сбыта) предприятия.

Надо отметить, что выпуск БМВ-321 по тем временам был немалым: 1947 год — 2035 штук, 1948 — 2398, 1949 — 2734. Это больше, чем выпустили -321-х за все предвоенные годы.

Построенные в Айзенахе автомобили и мотоциклы несли традиционную фирменную бело-голубую эмблему БМВ. Головное предприятие в Мюнхене с 1949 года тоже стало выпускать машины под этой маркой: сначала довоенной модели, а с весны 1951 года — новой, БМВ-501.

«Автовело» разработало свою новую модель БМВ-340 — модернизированный, прежде всего по кузову, довоенный БМВ-326. Серийный выпуск начали в октябре 1949 года, а на следующий год устаревший БМВ-321 сняли с производства.

Одновременно Айзенах изготовлял с 1947 по 1953 год и спортивные автомобили БМВ-327/2, унифицированные с БМВ-340, причем кузова для них (типа «купе 2+2» и «кабриолет») поставлял дрезденский завод (бывший «Глезер»).

К тому времени головное предприятие БМВ в Мюнхене возбудило ходатайство о своих правах на использование традиционного (бело-голубого) товарного знака. В результате с 1950 года на автомобилях и мотоциклах, изготовленных в Айзенахе, появилась очень похожая, но бело-красная эмблема ЭМВ («Эйзенахер моторен верке»).

После того, как в 1949 году на территории советской оккупационной зоны была провозглашена Германская Демократическая Республика, «Автовело» 5 июня 1952 года передало свои заводы администрации нового государства. Завод стал называться «Народным предприятием АВЭ» («Аутомобиль Верк Эйзенах»). Впоследствии он перешел на выпуск автомобилей с передними ведущими колесами и двухтактными двигателями (ИФА-F9,

«Вартбург-311», «Вартбург-312», «Вартбург-353»).

Что можно сказать о машинах БМВ-321 и БМВ-340, которые хорошо известны автомобилистам старшего поколения? Они зарекомендовали себя надежными, технически совершенными, выделялись нетрадиционным дизайном. Эти автомобили можно было без опасения эксплуатировать, используя низкосортные бензин и масло.

К достоинствам БМВ-321 надо отнести хорошо уравновешенный шестицилиндровый двигатель с верхнеклапанным газораспределением, коробку передач с синхронизаторами на двух высших передачах, очень точно выполнявший команды водителя реечный рулевой механизм. В независимой подвеске передних колес упругим элементом служила поперечная рессора.

Машины комплектовали так называемой централизованной системой смазки узлов шасси: сочленений подвески передних и задних колес, шкворней, рулевых тяг. Через каждые 50—100 километров водитель коротким и резким движением нажимал на педаль смазочного насоса, подавая масло к этим точкам.

Цельнометаллический двухдверный кузов БМВ-321 был довольно узким и тесным (особенно сзади), а двери навешивались на задних петлях, что, в общем, небезопасно для пассажиров. Доступ в небольшой по размерам багажник — из салона.

Если сравнить этот автомобиль с распространенной тогда «Победой», то кузов нашей машины был просторней и комфортабельней. Но «советский БМВ» резвее: с места он за 36 секунд набирал скорость 100 км/ч, а «Победа» за это же время — только 80 км/ч. Поскольку -321-я на 350 килограммов легче, она расходовала и меньше топлива — в среднем 11 л/100 км против 13,5 у «Победы».

Другая машина, БМВ-340 получила четырехдверный кузов, но многие их узлы и агрегаты были одинаковыми. Однако новая модель уже оснащалась не одним, а двумя карбюраторами. Кроме того, зависимая подвеска ее задних колес была не на двух продольных рессорах, а на двух продольных торсионах с системой реактивных рычагов. Багажник, по-прежнему небольшой, открывался снаружи, запасное колесо расположили под полом.

Обе модели в 40-е и 50-е годы получили достаточно широкое распространение в нашей стране. Немало их на ходу и поныне.

Л. ШУГУРОВ

КРАТКАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА БМВ-321

(в скобках — отличающиеся данные БМВ-340)

Общие данные. Годы выпуска — 1945—1950 (1949—1956); количество мест — 4 (5); количество дверей — 2 (4); масса в снаряженном состоянии — 1000 (1100 кг); наибольшая скорость — 110 (120) км/ч; эксплуатационный расход бензина — 11,0 (11,5) л/100 км; запас топлива — 50 л. **Размеры.** Длина — 4470 (4630) мм; колесная база — 2750 (2870) мм; размер шин — 5.50—16 дюймов. **Двигатель.** Число цилиндров — 6; клапанный механизм — OHV; рабочий объем — 1971 см^3; степень сжатия — 6,0; количество карбюраторов — 1 (2); мощность — 45 (55) л. с./33 (41) кВт при 3750 об/мин.

Чем можно заменить в ВАЗ-2101 регулятор напряжения РР380, работоспособность которого не удалось восстановить?

Электромеханический регулятор напряжения РР380, применявшийся ранее в «жигулях» (он уступил место электронным приборам), ремонтировать в домашних условиях очень трудно. Его параметры, отрегулированные, например, на машине при снятой крышке прибора, меняются даже после ее установки, и остаются нестабильными вследствие износа.

Лучше всего применить вместо РР380 регулятор напряжения РН-4, выпускаемый в качестве запасных частей. Он ставится на то же место без доработки, строго поддерживает необходимое напряжение в бортовой сети и, что очень важно, получая информацию непосредственно от батареи через дополнительный провод, не дает ей перезарядиться. Кроме того, этот регулятор берет на себя функции включения сигнальной лампы, освобождая от нее штатное реле РС702, не дающее, кстати, необходимой информации об аварийной ситуации в системе.

После установки блока зажигания «Искра» перестал работать тахометр в ВАЗ-2106. Что делать?

Обычно бывает достаточно коричневый провод, идущий от вывода «П» тахометра, пересоединить с вывода без обозначения на вывод «Б» катушки зажигания.

Если не поможет, надо подсоединить этот провод через диод типа Д226 (КД105Б, В, Г) и подключить параллельно резистор МЛТ-0,5-20 кОм. Такой способ подключения тахометра обеспечивает его работу и при установке блоков зажигания типа «Электроника».

В продаже встречаются «жигулевские» масляные фильтры, отличающиеся от обычных меньшими размерами и маркировкой (2101-1012005-20 — раньше «двадцатки» в конце не было), хотя изготовляет их тот же ДААЗ. Почему фильтр стал меньше?

Действительно, габарит нового масляного фильтра меньше — диаметр корпуса 96, высота 100 мм против 108 и 110 мм у фильтров прежней конструкции. Качество очистки масла в них и срок службы не изменились, так как сохранилось главное — фильтрующая способность и площадь картона фильтрующего элемента. А вот число гофров в нем увеличилось, что и дало возможность уменьшить диаметр и высоту фильтрующего элемента. Другие и более подробные сведения о современных масляных фильтрах приведены в ЗР, 1993, № 4.

Где на территории СНГ владельцы автомобилей «Форд» могут обслужить свои машины?

На территории СНГ расположены 19 станций «Форд», где продают и обслуживают машины этой марки. Сообщаем их телефоны (в скобках — код города).

Донецк: «Виннер-Форд-Донецк» — (0622) 95-06-62. **Екатеринбург:** «Мега-Форатек-Системз» — (3432) 44-15-56 и 44-50-62. **Киев:** «Виннер-Форд-Киев» — (044) 220-00-00 и 220-40-26. **Минск:** «Лада-ОМС» — (0172) 21-60-70. **Москва:** «ТД-Автомобили» — (095) 279-27-66; АСТО — (095) 448-36-71; «Ауто Трейдинг и Сервис» — (095) 250-97-90 и 250-98-34; «Кельвин» — (095) 241-78-10; «Нью-Йорк Моторс» — (095) 348-73-01 и 348-73-13; «Тенекс» — (095) 239-24-47 и 239-46-38; «F&C Трейдинг» — (095) 284-41-70 и 281-29-64; «US-Импекс» — (095) 488-31-02. **Новосибирск:** «Тенекс» — (3832) 32-57-36. **Пермь:** «Старк Мотор» — (3422) 31-86-41 и 30-61-38. **Санкт-Петербург:** «ТДВ-Авто» — (812) 521-46-13 и 521-46-14; «Ринг-Мотор» — (812) 166-92-67. **Ставрополь:** «Тенекс» — (86522) 62 - 225. **Тольятти:** «Техно-Мотор» — (3512) 38-05-10 и 60-33-81.

Когда впервые появились за рубежом наши автомобили?

Дебют русского автомобиля в Германии, Австро-Венгрии, Испании, Франции состоялся в 1910 году, когда петербургский журналист Андрей Платонович Нагель совершил путешествие по этим странам на своем «Руссо-Балте-С24-30».

Первые советские машины ГАЗ-А и ГАЗ-АА, построенные по фордовским чертежам, прибыли в Америку в 1933 году как подарок техническому музею Г. Форда. Англия же познакомилась с продукцией советской автомобильной промышленности довольно поздно, в 1938 году, когда посол И. Майский прибыл на официальный правительственный прием в Лондоне на ЗИС-101 с восьмицилиндровым двигателем.

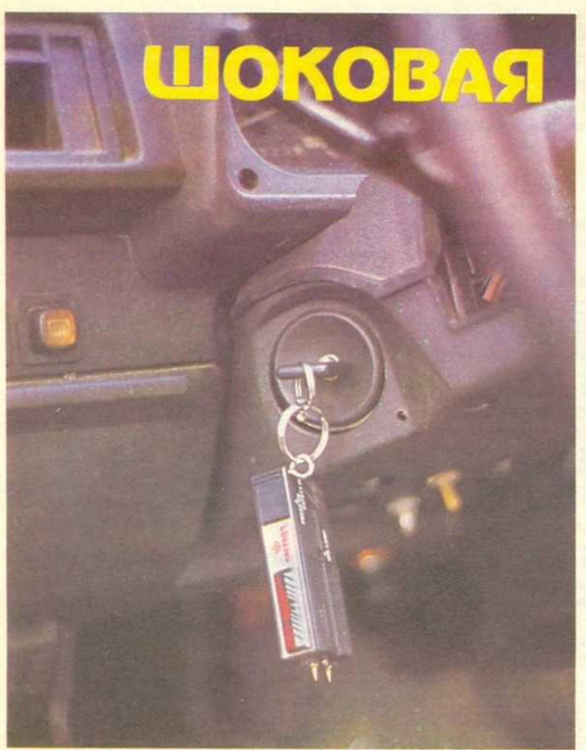
На каком отечественном автомобиле впервые установили руль слева?

Правостороннее движение существовало в России издавна, и кучеры, обгоняя попутный экипаж, покрикивали: «Пра́ва держи!» Автомобилисты тоже ездили по правой стороне, но при этом руль у всех «руссо-балтов», например, как и у их иностранных собратьев, размещался справа.

Советские автомобили ранних лет, АМО-Ф15 и НАМИ-1, держались старых традиций — руль у них тоже находился справа при правостороннем движении, что, наверное, привело бы в шок нынешнюю ГАИ. Но грузовики Я-3, Я-4 и Я-5, которые с 1925 года стал выпускать Ярославский автомобильный (ныне моторный) завод, имели левое расположение руля и рулевой колонки. Это произошло потому, что в основу модели Я-3 была положена конструкция американского грузовика «Уайт», у которого, как у большинства американских моделей, руль находился слева.

С освоением по американским лицензиям машин АМО-3 («Автокар»), ГАЗ-А («Форд-А») и ГАЗ-АА («Форд-АА») советское автомобилестроение безоговорочно отдало предпочтение рулю и рулевой колонке, размещенным слева.

ШОКОВАЯ ТЕРАПИЯ



В рубрике «Вместо монтировки» мы уже познакомили наших читателей с такими средствами самозащиты, как газовые пистолеты и револьверы, а также газовые баллончики. Сегодня речь пойдет об искровых разрядниках, которые в обиходе называют электрошоками. Кстати, они наиболее удобны для отражения нападения внутри автомобиля, в салоне, когда требуется средство самозащиты специально для «ближнего боя», безопасное на коротких дистанциях для самого обороняющегося.

Принцип действия парализаторов-электрошоков — высоковольтная дуга, поражающая противника. При большом напряжении, порядка 20 000—90 000 вольт, сила тока относительно невелика — от 0,3 до 0,6 миллиампера. Поэтому электроудар, хоть и обезвредит нападающего на несколько минут, но не вызовет летального исхода.

На конце парализатора находятся шипы-электроды. Их кратковременного прикосновения достаточно, чтобы «отключить» злоумышленника. Разряд длительностью 0,1—0,2 секунды вызывает болевые ощущения и спазмы мышц, полсекунды — потерю ориентации, одну секунду — нарушение равновесия и контроля над телом. В отличие от слезоточивого газа электричество действует на пьяных, наркоманов, злых собак и других животных. Даже толстая одежда не снижает эффективности применения «шоков».

Зарубежные и отечественные предприятия производят множество типов парализаторов: стандартные — размером с сигаретную пачку, брелоки для ключей не крупнее спичечного коробка, электрошоковые дубинки. Познакомим с некоторыми из них.

Торговая фирма «Консул системс» предлагает спроектированный на Тайване патрульный фонарь «Патролайт», представляющий интерес для автомобилистов. Вероятно, кого-нибудь может смутить его азиатское происхождение. Поверьте, стоит подержать изделие в руках, как сомнения относительно его добротности исчезнут. «Патролайт» сделан аккуратно, не промокает во вре́мя дождя, снабжен аккумуляторами, которые подзаряжаются от сети. К тому же этот уникальный «электро-прибор-оркестр» способен выполнять функции обычного фонарика, проблескового маячка аварийной остановки, сирены мощностью 110 децибелов для отпугивания нападающего и «шока» с напряжением разряда 36 киловольт.

Новинки отечественных конверсионных предприятий заслуживают особого внимания. Недавно в специализированном магазине фирмы «Торос» (кстати, ее сотрудники консультируют материалы для рубрики «Вместо монтировки») появился парализатор АИР-105 МП. Торговое название — «Скорпион». Он представляет собой небольшую электрошоковую дубинку, закамуфлированную под зонтик. Цилиндрической формы прибор разделен пояском на рукоятку и разрядник. Его рабочая часть (при подаче питания она находится под напряжением) состоит из шипов-электродов и спирально навитой на корпус проволоки, которая мешает противнику выхватить у вас парализатор. Рукоятка изолирована и снабжена тумблером включения. У нее в торце — петля из кожзаменителя для надевания на кисть руки. Сходство с японским складным зонтом усиливает также черный капроновый чехольчик с кнопкой-застежкой. При повторно-кратковременном режиме использования (3 секунды—разряд, 10 секунд—пауза) аккумулятор «Скорпиона» выдерживает 600 срабатываний, после чего требуется десятичасовая подзарядка. «Торос» предлагает «зонтики» двух размеров — мужской и женский. Автомобилистам рекомендуем последний. Компактным разрядником удобней манипулировать в тесном пространстве салона. А хранить его можно там же, где и монтажную лопатку,— на полу рядом с водительским сиденьем.

На верхнем снимке — миниатюрный электрошок «Сафтрон-ПРО-007».



Тайваньские парализаторы «Персонал конвой» и «Конвой мини» оборудованы зажимом для ношения в кармане или на поясе.



Отечественный искровой разрядник «Скорпион» не затеряется на одном прилавке с импортными средствами самообороны.





Патрульный фонарь «Патролайт» со встроенным электрошоком и сиреной (фото слева).

Профессиональной электрошоковой дубинкой ТШП пользуются сотрудники охранных служб. Комплектуется кобурой для ношения на ремне. Габарит изделия можно оценить в сравнении с небольшим газовым баллончиком.

Источник энергии электрошоков — одна или несколько щелочных батарей «Алкалайн»: пальчиковые Р6, АА, УМ-3; Р1, УМ-5; девятивольтовые 1604А. Возможно применение встроенных или выносных аккумуляторов, подзаряжаемых от сети. Отметим, что внешний вид элементов питания зачастую бывает обманчив. Импортная девятивольтовая щелочная батарея невзаимозаменяема с похожей на нее, как две капли воды, «Кроной» или «Корундом». Наши отечественные батарейки прибор разрядит практически мгновенно.

Цена большинства парализаторов выше, чем газовых баллончиков, но уступает дорогим моделям пистолетов и револьверов. Если же искать компромисс между ценой и потребительскими качествами, то преимущество следует отдать отечественным разработкам, Проще говоря, за меньшие деньги можно купить отечественный искровой разрядник не хуже импортного. Приобретать, конечно же, лучше в специализированных магазинах, а не в коммерческих киосках. Там и выбор шире, и надежность изделия гарантирована. Избегайте моделей с нестандартными батарейками. Или не экономьте средства, а сразу ищите парализатор с аккумулятором. Например, отечественный 10Д-055С1, установленный в «Скорпионе», рассчитан более чем на 200 циклов заряд-разряд. Однократной зарядки хватает на 600 срабатываний. Значит, «шок» может выручить 120 тысяч раз! Ожидать подобной долговечности от батареек не приходится.

Еще один критерий выбора — шипы— электроды. Они должны быть расположены как можно дальше друг от друга. Не вдаваясь в технические подробности, отметим, что по этому параметру довольно просто оценить мощность парализатора, а следовательно, толщину «пробиваемой» одежды. Обратите внимание на комплектность. Лучшие экземпляры оборудованы индикатором разряда элементов питания, к ним прилагаются запасные батарейки или сетевые адаптеры для подзаряда аккумуляторов.

Модель	Страна	Напряжение разряда, В	Габарит, мм	Вес, кг	Источник питания	Цена, долл. США
АИР-105 МП "Скорпион"	Россия	60 000	320x41	720	Аккумулятор встроенный 10Д-0,55С1	85
Искровой разрядник	Россия	40 000	270x36	400	Аккумулятор 7Д-0,115	70
"Покет 90"	Германия	40 000	200x35	300	Щелочная батарея 2x9 В	180
ТШП-189	Тайвань	90 000	452x40	450	Щелочная батарея 9 В	96
"Персонал конвой" ТШП-191	Тайвань	80 000	208x56	220	Щелочная батарея 9 В	78
"Конвой мини" ТШП-195	Тайвань	60 000	123x56	125	Щелочная батарея 9 В	49
"Тандер"	США	80 000	120x60	400	Батарея 9 В	190
"Сафтрон ПРО-007"	Тайвань	400	85x30	100	Батарея 2x1,5 В	19
Патрульный фонарь "Патролайт"	Тайвань	35 000	360x74	550	Батарея или аккумулятор 8x1,5 В	130

Разумеется, электрические средства самообороны не лишены недостатков. «Шоковая терапия» противопоказана людям с больным сердцем. Хотя, как правило, страдающие стенокардией лежат дома, а не нападают на водителей. Но главное, парализаторы срабатывают только от прикосновения, следовательно, имеют ограниченный радиус действия и бессильны вне машины против газового оружия, баллончиков, ножей. В то же время электрошоки промышленного производства надежны, долговечны и безотказны. Эти средства самообороны — лидеры обеспечения личной безопасности в автомобиле, лифте, купе поезда, комнате, закрытом помещении. Но помните, есть еще один безотказный метод обеспечить свою безопасность — проявить максимум благоразумия при выборе попутчиков.

В. КРЮЧКОВ
Фото автора

«АРКТИКА» В РАДИАТОРЕ



В прошлом году мы рассказали о новом антифризе (ЗР, 1992, № 8) и обещали провести его эксплуатационные испытания. Сегодня публикуем отчет о них.

Напомним, о чем идет речь. Новый антифриз «Арктика-45» не содержит этиленгликоля в отличие от всех других, предназначенных для автомобильных двигателей (в том числе «Тосола»). Известно, что этиленгликоль — яд; попадая в организм человека, он вызывает сильные отравления (при большой дозе возможен летальный исход). Даже соблюдая меры предосторожности, нет никакой гарантии, что этиленгликоль не попадет в ваш организм. Сотни тысяч тонн использованных антифризов ежегодно выливают на землю. Яд оказывается в грунтовых водах, а из них попадает в ручьи и реки, колодцы и городские водопроводы.

Новый антифриз состоит из раствора относительно безвредных солей, некоторые из них служат удобрением для растений. Владельцы автомобиля наверняка оценят такое свойство охлаждающей жидкости: ее не нужно заменять, как «Тосол», каждые два-три года. Дело в том, что этиленгликоль, соединяясь с кислородом, образует кислоты, которые разъедают детали системы охлаждения, а соли, входящие в состав «Арктики», не способны окисляться.

Еще одно достоинство новинки: она не разъедает краску. «Тосол» же, особенно горячий,— враг любого лакокрасочного покрытия. Многие автовладельцы убедились в этом на своем печальном опыте.

Пожалуй, хватит о достоинствах. Надеемся, читатели согласятся, что новая охлаждающая жидкость представляет для них интерес, к тому же ее начали выпускать на нескольких заводах — в Красноярске, С.-Петербурге, Ярославле и других городах.

В систему охлаждения редакционной «Таврии» мы залили новый антифриз более года назад. Зимой, когда столбик термометра опускался ниже —20 °С, жидкость не замерзала, а летом даже в дорожных пробках не закипала. Если говорить честно, мы и не опасались, что «Арктика» подведет в московские морозы: ее ведь неоднократно проверяли как в лабораториях, так и в эксплуатации. Цель наших испытаний — выявить те особенности, которые могут причинить беспокойство автолюбителям. Сразу скажем, что они обнаружились.

Первая особенность — жидкость обладает высокой моющей способностью. С одной стороны это хорошо: не будет пробок в каналах системы охлаждения. С другой, отрицательной, мы вскоре тоже столкнулись. Там, где шланги неплотно прилегали к патрубкам, «Тосол» не просачивался — герметиком служила грязь. Новый антифриз быстро разрушил преграды, жидкость начала вытекать, пришлось срочно подтягивать хомуты.

По Москве бегают уже сотни машин, заправленных «Арктикой», и мы, конечно же, выяснили мнение автомобилистов о новинке. Оказалось, что жидкость может сыграть злую шутку с владельцами старых машин. Она смоет накипь и грязь со стенок — твердые частицы начнут циркулировать по системе охлаждения. Если они попадут между уплотнениями и валом насоса, это соединение скоро окончательно износится. Поэтому целесообразно применять антифриз «Арктика» на новых машинах. Владельцам старых (особенно тем, кто «ездил на воде») рекомендуем сначала удалить накипь и промыть систему охлаждения. Желательно, чтобы уплотнения насоса не были изношены, иначе жидкость будет через них просачиваться.

Еще одно свойство: при испарении соли выпадают в осадок. Значит, если вы случайно пролили «Арктику» на кузов машины, завтра это место покроется соляной коркой. Ничего страшного: краска не испортится, а пятно легко смывается водой.

То же свойство, однако, может доставить и серьезные неприятности. Если антифриз долго кипел (например, из-за неисправного электровентилятора), то соли способны закупорить каналы системы, что чревато перегревом деталей двигателя (они могут выйти из строя). Поэтому, устранив неисправность, прежде чем ехать дальше, проверьте уровень охлаждающей жидкости и, если он сильно понизился, долейте воды (лучше кипяченой): она растворит осадок.

Последнее, на что мы хотим обратить внимание читателей: в продаже появился антифриз АСОЛ-У. Это почти то же самое, что «Арктика»,— отличия несущественны. Обе жидкости желто-зеленого цвета. Другой антифриз, не содержащий этиленгликоля,—**АСОЛ-К (красного цвета) применять в автомобильных двигателях нельзя** — он разъедает детали.

Подведем итоги. Плюсы: «Арктика» не требует периодической замены, неядовита, не разъедает краску и детали автомобиля. Минусы: прежде чем залить новый антифриз, систему охлаждения нужно привести в порядок; если в дороге охлаждающая жидкость закипела, придется искать воду для долива.

Отдел испытаний

ТОК ЗАЩИЩАЕТ ОТ КОРРОЗИИ

На прилавках магазинов немало устройств, зарубежных и отечественных, в которых используется принцип электрохимической (катодной) защиты кузова автомобиля от коррозии. Эффективность многих из них — возможно, в силу необычности метода — вызывает большие сомнения у автолюбителей.

Журнал уже предоставлял слово специалистам по защите металлов от коррозии (ЗР, 1992, № 10). Сегодня своим опытом делятся сотрудники Всероссийского НИИ коррозии — заведующий лабораторией кандидат технических наук В. ТЕРШИН и научный сотрудник А. БОНДАРЕНКО.

Традиционный метод защиты кузова автомобиля от коррозии — это нанесение на металл лакокрасочных покрытий, нередко многослойных. Однако в процессе эксплуатации происходит постепенное их разрушение: из-за вибраций при движении появляются микротрещины, под ударами камней или песка краска откалывается. При пониженных температурах покрытия становятся хрупкими и еще больше подвержены повреждениям. В результате влага попадает на незащищенный металл. Еще более уязвимо защитное покрытие днища и внутренних полостей — недаром его рекомендуют обновлять каждые два года, а при интенсивной круглогодичной эксплуатации — ежегодно. Согласитесь, это дорогое удовольствие. Вполне понятно желание приобрести чудо-прибор: один раз потратился и навсегда защитил кузов от ржавчины. Но возможно ли это?

Прежде чем ответить «да» или «нет», придется рассказать о методе катодной защиты от коррозии, который широко применяется на самых разнообразных объектах. Например, на кораблях устанавливают специальные протекторы, которые, растворяясь в морской воде, обеспечивают защиту корпуса судна. Подземные трубопроводы перед укладкой обрабатывают антикоррозионными составами и обматывают специальной лентой. На определенном расстоянии от трубопровода закапывают анод — металлическую болванку, к которой подключают «плюс» источника постоянного тока, а к самой трубе — «минус». Однако автомобиль — не морское судно и не подземный трубопровод, постоянно находящиеся в электропроводящей среде. Тонкая пленка влаги на кузове то высыхает, то вновь образуется, поэтому катодная защита малоэффективна: радиус ее действия очень мал. Можно, конечно, установить множество протекторов (анодов), вдобавок опутав проводами весь автомобиль, или применить радикальный способ — оцинковать кузов (это делают на довольно дорогих зарубежных машинах), но оба способа очень сложны и трудоемки. И тем не менее решение проблемы найдено.

Два года назад в лабораторию защиты металлов от электрохимической коррозии нашего ВНИИ обратились работники «АвтоВАЗтехобслуживания» с просьбой провести экспертизу электронного антикоррозионного устройства «Rust Evader» (США) для автомобиля. Мы установили его на детали кузова «Волги», ВАЗа, «Москвича» и имитировали повреждения защитного покрытия.

Не будем углубляться в детали эксперимента, скажем лишь, что радиус действия «Rust Evader» не превышал 25 см. В реальных условиях гальваническая связь между анодами и защищаемыми участками поверхности может нарушаться из-за масляных водоотталкивающих пятен и просто из-за высыхания неповрежденной поверхности. В дефектных местах влага способна задерживаться очень долго, и если гальваническая связь прервется, то кузов не будет защищен. Действительно, когда при испытаниях мы смачивали только дефекты покрытия, коррозия наблюдалась уже на расстоянии 5 см от анодов.

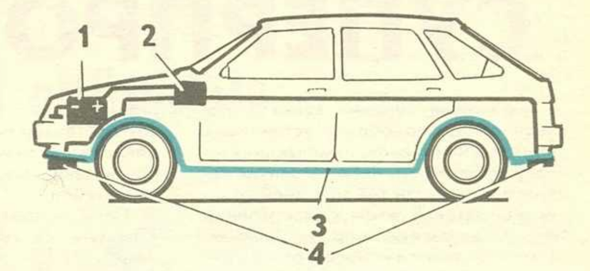


Схема электрохимической защиты кузова от коррозии: 1 — аккумуляторная батарея; 2 — катодная станция; 3 — сплошное защитное покрытие днища кузова — вторичный анод; 4 — первичные аноды.

Таким образом, выяснилось, что американское устройство имеет низкую эффективность. Было испытано и отечественное УЗК-1. Этот недорогой прибор содержит электронный блок и восемь анодов из нержавеющей стали. Результат оказался весьма похожим на предыдущий. Разница лишь в том, что отечественные аноды теряли свою массу, а американские, изготовленные из карбосила, коррозии не подвергались.

Что же делать? Мы в институте решили не хоронить идею электрохимической защиты кузова автомобиля, а подобрать вариант, который подходит для данного случая.

Специалистам известен такой способ. Стальные конструкции, находящиеся в морской воде, в период отлива оказываются на воздухе. На поверхности металла остается вода, которая скоро высыхает — здесь и на автомобиле условия схожи. Проблема защиты морских сооружений уже решена с помощью тонкопленочных (вторичных) анодов. На поверхность металла в зоне переменной смачиваемости наносят лакокрасочное покрытие, а поверх него — сплошной токопроводящий слой, имеющий электрический контакт с анодом системы электрохимической защиты. Так достигается стопроцентная защита металла. Чтобы приспособить метод к автомобилю, потребовалось время.

Токопроводящее покрытие (толщиной около 200 микрон) нужно нанести на все днище кузова. Оно содержит специальные добавки, уменьшающие износ, а также ингибиторы (замедлители) коррозии: они способствуют защите металла при отключенном электропитании. Спереди и сзади на кузов приклеивают аноды, также малоизнашивающиеся. Для этого потребовалось создать специальный токопроводящий клей.

Аноды присоединяют к электронному блоку — миниатюрной катодной станции, которая питается от аккумулятора. Станция следит, чтобы электрическое напряжение было в определенных пределах: если оно меньше — мал радиус действия, если больше — начинает выделяться водород и лакокрасочное покрытие отслаивается.

Аноды, связанные со станцией, называют первичными, а токопроводящее покрытие — вторичным анодом. Если в защитном покрытии кузова есть дефект, то обнаженный металл через воду, попавшую в поврежденное место, замыкается на вторичный анод, который связан через первичные со станцией. Электрохимическая защита начинает действовать.

При желании можно нанести вторичный анод и внутри салона — под коврики, а на весь кузов снаружи, к сожалению, нельзя — покрытие непрозрачное. Естественно, чем больше повреждений, тем больше электроэнергии придется расходовать для катодной защиты. По величине потребляемого тока можно узнать, что пришло время обновлять защитное покрытие.

Наибольшую эффективность такая система защиты от коррозии обеспечит, если обработать еще новый автомобиль. Бывшие в эксплуатации машины надо предварительно покрыть обычной защитной мастикой, а на нее наложить вторичный анод. Его можно нанести воздушным или безвоздушным распылителем либо кистью, как обычную краску.

Отметим в заключение, что разработанная композиция обладает высокой эластичностью, а составляющие ее компоненты недороги.

ОТ РЕДАКЦИИ. По-видимому, проблему защиты кузова автомобиля от коррозии еще рано считать решенной: новый способ должен выдержать проверку временем. Ученые рекомендуют использовать катодную защиту лишь как дополнение к традиционным способам. Заявления, что кузов, на который установили электрохимическую антикоррозионную систему, не нуждается в обработке мастикой и составами типа «Мовиль» — это не более чем рекламный трюк без серьезных обоснований.



СУПЕРПРОЕКТ

Выражение «проект века» в последние годы приобрело устойчивый иронический оттенок, намекающий на неосуществимость либо на явную нецелесообразность той или иной грандиозной затеи. В автомобилестроении такой титул заслужил проект Елабужского «комплекса». Но он рождался, что называется, на гребне иной эпохи: перестройка, ускорение — еще помните? В сегодняшнем лексиконе другие слова: инфляция, дороговизна, кризис. Казалось бы, откуда здесь взяться новым проектам, на осуществление которых потребуются миллиарды — не рублей, долларов. Но в сентябре страна впервые услышала от президента АО «АвтоВАЗ» В. Каданникова: создается акционерное общество для строительства в Тольятти нового завода на 300 тысяч легковых автомобилей в год.

А вскоре после регистрации общества на специальной пресс-конференции 19 октября 1993 года журналистов посвятили в детали этого суперпроекта. Встреча запомнилась открытостью зачинателей нового дела, их готовностью предоставить информацию буквально обо всем: о концепции и особенностях будущей машины и завода, о принципах финансирования строительства, о выгодах и гарантиях для акционеров, даже о вероятных стратегических партнерах из числа зарубежных фирм. Такая обстановка заметно отличала старт проекта от атмосферы засекреченности и обтекаемых формулировок, обычной в недавние годы (для той же Елабуги, например).

Читателям, вероятно, ближе технические подробности. Важнейшая из них та, что перспективный автомобиль (его условный индекс ВАЗ-1116) будет иного класса, нежели выпускаемые сегодня, а именно — особо малого. Это означает, что он на 250 мм короче нынешней «Лады-Спутника» (или «Самары», как ее все чаще называют). Однако база машины при этом длиннее, а значит, размеры салона почти такие же, как у «восьмой» и «девятой».

Переднеприводную машину будут оснащать на выбор тремя двигателями: 1,1; 1,3 или 1,5 л в сочетании с пятиступенчатой механической коробкой передач или — принципиальная новинка! — бесступенчатой автоматической трансмиссией. Не станем утомлять читателей перечислением обещанных конструкторами (точнее, закладываемых в проект -1116) технических решений: интересующиеся современной зарубежной техникой знают о них, например, из статей об «Опеле-Корса» (ЗР, 1993, № 9) или «ФИАТ-Пунто» (1993, № 12) — будущих одноклассниках ВАЗ-1116. (Заметим, что в их числе и ставшая заграничной «Таврия».)

Кстати, решение обосноваться с перспективной моделью в новом для ВАЗа классе имеет под собой веские основания. Такая машина благодаря меньшей материалоемкости будет дешевле для производства и для покупателя (ясно, что называть даже самую приблизительную цену в условиях высокой инфляции по меньшей мере некорректно). Она «дружелюбнее» к окружающей среде, поскольку объем вредных выбросов и в процессе производства, и при эксплуатации автомобиля меньше, чем у модели более высокого класса.

Важно отметить еще одну особенность ВАЗ-1116: его задумывают как автомобиль, максимально приспособленный к условиям,... ошибаетесь, не зарубежного — нашего, российского рынка. Сочетать такие качества с конкурентоспособностью вне России трудно, но, как считают конструкторы ВАЗа, необходимо и возможно.

Более детальный разговор о машине, думаем, впереди, а в этой краткой информации осталось представить «родителей» проекта.

Для строительства нового сборочного завода создано (об этом вы могли прочитать в интервью президента АО «АвтоВАЗ» В. Каданникова — ЗР, 1993, № 11) акционерное общество «Автомобильный Всероссийский Альянс». Общество открытого типа: его ценные бумаги (акции и облигации) поступят в свободную продажу — по выражению профессионалов, будут размещены как среди юридических (предприятия, организации), так и среди физических лиц, то бишь нас с вами. Всего выпустят более 37 млн. ценных бумаг номиналом от 10 тысяч до 10 миллионов рублей (наиболее дорогие — это облигации, которые гарантируют их владельцу выигрыш автомобиля) в период 1993—1996 гг., то есть еще до ввода в строй нового завода — в качестве опережающих дивидендов. Но таких дорогих облигаций (впрочем, цена каждой примерно на 35 % ниже отпускной цены автомобиля) сравнительно немного — 300 тысяч. Основную же часть ценных бумаг составят миллионы акций номинальной стоимостью 10 тысяч рублей.

Вы, очевидно, уже поняли, что именно так, путем эмиссии ценных бумаг, Альянс рассчитывает собрать средства для инвестирования в свой суперпроект — ни много ни мало 3 миллиарда долларов США! Когда журнал придет к читателям, акции (точнее, заменяющие их владельцу свидетельства депонирования) уже поступят в продажу. Ведь деньги надо собрать быстро: в 1998 году первые машины должны сойти с конвейера суперсовременного завода, а проектной мощности (напомним, 300 000 автомобилей в год) рассчитывают достичь в 2001 году.

Рука невольно запнулась на этих цифрах: вспомнились беззастенчивые обещания достичь автомобильного изобилия еще в 1991-м. Увы, словесные векселя, выданные тогда союзным правительством, оказались пустыми. Ценные бумаги Автомобильного Всероссийского Альянса обеспечены в отличие от них собственностью и надежной репутацией таких фирм, как сам ВАЗ, «ЛогоВАЗ», их партнеры из числа наиболее крепких предприятий в устойчиво работающих отраслях. Хочется верить, что эти-то бумаги не превратятся в бумажки. Ведь новый проект, по существу, экзамен на зрелость пореформенной экономики, проверка ее надежности.

Что касается других особенностей проекта, связанного с расширением производства автомобилей в Тольятти, о них мы поговорим в следующем номере.

В. АРКУША



Ребенок в автомобиле беззащитен. Ремни безопасности для взрослых при столкновении его не спасут. Единственный путь к спасению — детское сиденье (широко, кстати, применяемые на Западе). Разработанное в Таллинне сиденье для детей 3—10 лет соответствует мировым стандартам — оно омологировано испытательными центрами в Дании и Швеции.

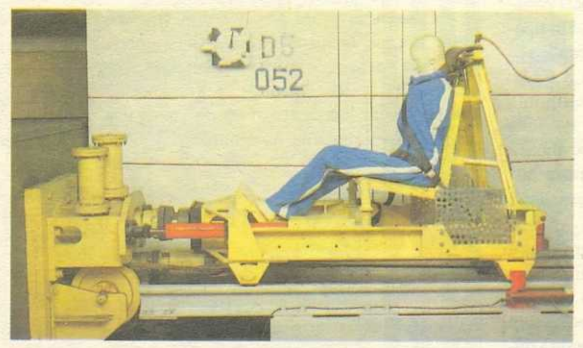
Чтобы быть в числе лидеров, мало испытать ремень по всем мировым правилам, надо уметь делать эти ремни — каждый день, каждый час, а также разрабатывать современные конкурентоспособные конструкции.

Ну, а в какой мере все это относится к нам, в России? Ведь Эстония-то нынче — заграница. И вправду, приходилось слышать, что эстонцы теперь не хотят поставлять ремни, с ними трудно торговать...

«К сожалению, в последнее время в России можно услышать такое,— сказал в разговоре со мной генеральный директор «Нормы» г-н Юри Кяо,— хотя всей своей деятельностью мы не давали к этому никакого повода. Наша главная цель и стратегия — обеспечить все потребности российского автомобильного рынка. И мы в состоянии это сделать сейчас, так же как делали это долгие годы. Согласитесь, длительное доброе партнерство сближает... Мы стараемся идти навстречу всем российским автозаводам, помочь решить их проблемы, предлагаем свои разработки как для выпускаемых, так и для перспективных моделей. Стараемся обойти реальные финансовые трудности, готовы найти общий язык с каждым клиентом».

ЧТО СТАЛО НОРМОЙ ДЛЯ «НОРМЫ»

Журналисту, пишущему о безопасности движения, побывать там, где создают устройства, сохраняющие жизнь людей при аварии,— все равно что паломнику посетить святые места. И потому не было долгого раздумья над приглашением посетить эстонскую фирму «Норма», чьи ремни безопасности увидишь на всех российских авто.



Сейчас он сидит спокойно на своем «рабочем месте». Весит он столько же, сколько и человек, и устроен почти так же, но намного проще. «Работа» его — дергаться, повисая на ремнях, когда динамический стенд по всем правилам воспроизводит столкновение автомобиля. Его первая голова с огромной трещиной лежит в укромном месте, а кончик носа — уже от головы нынешней — неподалеку. Он готов страдать и дальше, лишь бы остались живы мы с вами. Если, конечно, пристегнем ремни безопасности, получившие на «Норме» путевку в жизнь с его помощью...

Ремень — штука тонкая, и в переносном, и в прямом смысле, хотя и не рвется (по прочности на разрыв он крепче стали). Чтобы ремень безопасности не подвел, при испытаниях его рвут, ломают, заставляют работать в самых невообразимых условиях. Вытянув лямку из инерционной катушки сорок тысяч раз на специальном стенде, ремень отправляют на 50 часов в соляной туман коррозионной камеры, после которой, дав обсохнуть, помещают в пылевую камеру, где порядком «пропесочивают», постоянно втягивая-вытягивая. После пяти тысяч циклов на стенде — износ такой же, как после десяти лет эксплуатации. Не меньше достается и замку ремня. Но он выдерживает пятьдесят тысяч циклов, а пружина катушки — все сто (если меньше, значит, ей доверять нельзя, может подвести). Далее следуют динамические и статические испытания.

Не только при создании новой модели ремня положены все описанные тесты — проверяют каждое пятитысячное изделие «Нормы». Задача нелегкая, если учесть, что в этом году в Таллинне выпущено около четырех миллионов ремней, а с 1973 года — более ста. Но что поделать, если гарантировать высокое качество и быть в нем уверенным можно только таким образом. Качество, заметим, мирового уровня — ремни «Нормы» имеют международные сертификаты о соответствии Правилам № 16 ЕЭК ООН, выданные Исследовательским институтом транспортных средств в Дельфте (Голландия) и Институтом транспорта в Праге. Неаттестованной продукции путь на западный рынок попросту заказан.

Но сертификат — не пожизненный титул, его нужно все время подтверждать. Чуть сплоховал ремень на испытаниях в названных двух институтах — следует предупреждение с указанием дефекта. Сразу же нужно определять, в чем дело: случайность или наметившаяся слабинка? Новый экземпляр ремня «едет» снова на проверку вместе с представителем фирмы. Такая система не позволяет почивать на лаврах. В Америке, кстати, если экспертиза установит, что гибель или ранение людей при аварии — результат непригодности ремня, то фирма-производитель выплачивает огромную компенсацию.

Очень внимательно выбирают ремни для своей продукции и автомобильные фирмы. Выигрывают те изделия, запас прочности которых выше (естественно, это анализируется вкупе с другими характеристиками и ценой).

Немалый потенциал «Нормы» накоплен за два десятилетия (самой фирме уже больше ста лет — основана она в 1891 году, а нынешнее название носит с 1931 года). Именно здесь был создан и выпущен в 1973 году первый в бывшем Союзе ремень безопасности для автомобиля. «Крестный отец» этого гуманного устройства — талантливый инженер Леонид Тедер и поныне плодотворно трудится на «Норме».

АЗЛК первым поддержал «Норму», и «москвичи» стали первыми отечественными автомобилями с ремнями безопасности. Постепенно наладились и окрепли связи с другими автозаводами, были созданы ремни для всех тогдашних советских легковых автомобилей. Благодаря тесному сотрудничеству накоплен и постоянно пополняется богатейший банк данных по особенностям конструкций всех отечественных автомобилей. В то же время не упускается из виду мировой уровень в области удерживающих устройств, постоянно отслеживается весь массив научно-технической и патентной информации. «Норма» связана со многими зарубежными фирмами и испытательными центрами.

И это не пустые слова генерального. Скажем, расчеты идут по бартеру (автомобилями) или фирма получает рубли, на которые в России закупает необходимые материалы, либо конвертирует их. Мало того, «Норма» готова взять на себя разработки новых конструкций ремней, не требуя от заводов предварительного финансирования,— нужна только уверенность в том, что выпущенная партия будет закуплена. Конечно, можно приобрести ремни и в дальней загранице, но... «нормовские»-то — при высоком качестве самые дешевые в Европе.

Парадокс, но многие водители не хотят, садясь за руль, подумать о собственной безопасности, щелкнув перед поездкой на автомобиле замком ремня. «Норма» же изо дня в день думает о безопасности нашей жизни. Для нее это норма.

г. Таллинн **Н. ЩЕРБАКОВ**

О НАКАЗАНИЯХ

Каюсь, грешен — сел за руль своего мотоцикла "Урал, хорошо выпив перед этим с друзьями (правда, сначала хотел идти домой пешком, но сильно болела ушибленная утром нога). Ехал с максимальной осторожностью на минимальной скорости, и когда до моей платной стоянки оставалось не более километра (Бог все же наказал), встречный "жигуленок" помигал фарами. ГАИ...

—Пили сегодня?

—Да, пил...

Дали подышать в трубочку, составили протокол. Все чинно и корректно — до стоянки довезли на "Жигулях", а на моем мотоцикле поехал один из инспекторов. Сторожа предупредили, чтобы раньше утра он "Урал" мне не отдавал. На прощанье пригласили в ГАИ на "разбор".

Как и было велено, пришел в ГАИ. Там уже собралась приличная компания "коллег по несчастью". Конечно же, шел треп о том, кого, где и в каком состоянии "повязали". Один из них, мужчина лет сорока пяти, поведал всем, что после двух стаканов спирта взобрался на своего ИЖа, откуда его и "сняли" мертвецки пьяным. Но мужичок не унывал и размахивал характеристикой, которую ему дала администрация. "С такой бумагой меня хоть к ордену представляй, — говорил он. — "Прав" меня не лишат: я — профессионал. А штраф — ерунда!.."

Наконец, подошла и моя очередь. Начальник отделения ГАИ капитан милиции В. Антропов, склонившись над моим "делом", не глядя на меня, как отрезал: "Лишаю вас "прав" на 18 месяцев... Вы можете опротестовать это решение..." и т. д. А "старлей", сидевший рядом, выдал мне клочок бумаги с "приговором": "На основании статьи 11 решения Свердлоблсовета от 24.06.92 г. за нарушение ПДД гр. Тетеркин лишен "прав" на 18 м-цев". Отыскал я это решение, прочитал "одиннадцатую", а там за мой "грех" — только штраф в размере пяти минимальных месячных окладов. А о полуторагодовом "отдыхе" от руля ни слова. Показываю В. Антропову на следующий день подписанную им же бумажку. Он ничуть не смутился: "Старший лейтенант, видимо, ошибся немного". И достает из стола пожелтевшую брошюру с каким-то еще союзным Указом (если мне не изменяет память, 1985 года), показывает статью, согласно которой водитель за управление транспортом в состоянии алкогольного опьянения лишается водительских прав на срок от одного года до трех лет. Меня это не убедило.

—Почему же вы не могли наказать меня штрафом? — спрашиваю я.

—А потому, что у нас установлена норма: 80 процентов нарушителей мы должны наказывать штрафом, а 20 — лишением "прав". Вы, к сожалению, из второй группы, так как в первую попадают те, кто за "баранкой" зарабатывает себе на хлеб, — профессионалы. Вы же к ним не относитесь...

Так вот почему храбрился тот, который после двух стаканов!.. Выходит, для таких, как он, профессионалов ("баранки" и бутылки) — спасительные 80 процентов, а для нас, "чайников"...

Поверьте, я ничуть не оправдываю себя и свое безрассудство. Но вопросы есть, и в частности такой: все ли нарушители ПДД у нас равны перед законом? Хотелось бы услышать ответ на это от начальников капитана Антропова.

г. Ирбит **В. ТЕТЕРКИН**

О ТОМ, КАК ГОТОВЯТ ВОДИТЕЛЕЙ

Недавно пришлось побывать на курсах подготовки шоферов. Искренно позавидовал себе, что давно получил удостоверение. Весь теоретический курс заменен здесь решением карточек по Правилам. А практический... Понаблюдал несколько минут за процессом обучения. Ей-богу, такой нервозной обстановки не бывает в конце финального матча, когда проигрывает любимая команда. И хорошо, если инструктор не дерется... Понимаю молодежь, желающую поскорее освободиться от такой опеки. Но с чем идти "на свободу"? Ведь их учили ездить только назад и в горку, а отнюдь не вперед и по ровному, да и тому в условиях повального дефицита ГСМ — с пятого на десятое. Вот и выходит, что ежемесячно на дороги хотя бы такой области, как Курская, регулярно выезжают двести новых потенциальных убийц. Или жертв?

г. Курск **А. ПРИХОДЬКО**

О ЗАПРЕТАХ

Много трудностей у транспортников Западной Сибири. Но если бы только суровая природа да длинная дорога... По всей России инспектора ГАИ предъявляют претензии водителям, если на автомобиле установлены дополнительные топливные баки. Штрафуют. Мало того, случается, что еще сверлят отверстие в баке, чтобы топливо вытекло (это при повсеместном его дефиците!). Но ведь на Крайнем Севере от наличия топлива на автомобиле порой зависит жизнь людей. В пути может застать многодневная метель. Есть топливо, работает двигатель — есть тепло.

Нам же рекомендуют ставить бочки в кузов и заправлять машину в пути. Это плохо не только тем, что в кузове нужно размещать груз, — бочки, даже установленные на доски, в пути протираются, топливо попадает на выпускную систему и вот вам пожар. Таких фактов предостаточно.

А "дальнобойные" рейсы в государства СНГ, где с топливом еще хуже, чем в России? Слава Богу, какая-то кооперация в производстве и снабжении сохранилась, и нам необходимо доставлять грузы. Но как, если нет горючего?

Заводы-изготовители проблема запаса хода не волнует, а для транспортников, особенно в суровых северных условиях, это вопрос жизни. Я, как специалист, не вижу здесь проблем, если бак установлен надежно и не выступает за габарит машины. Почему же эти нелепые запреты?

Тюменская область, г. Новый Уренгой **И. ПОДОВЖНИЙ, начальник АТП-1 ПО "Уренгойгазпром"**

* * *

До лета этого года я ездил на своем "Москвиче-21412" с тонированными стеклами, которые установил сразу же после его покупки в 1989 году. Стекла, кстати, среднетонированные, изготовленные по ГОСТ 9727—83 кооперативом "Тон" до сих пор в прекрасном состоянии, прозрачность изнутри салона отличная. И вот в ГАИ нашего города поступили приборы проверки прозрачности стекол. И началось! Снятие номеров, требования замены стекол (как будто это так просто и дешево)...

В беседе с работниками ГАИ я понял, кажется, в чем дело: прозрачность нужна, чтобы видеть все, что делается в салоне. А вдруг там вооруженный преступник? Я уже не говорю о том, что вооруженные бандиты могут оказаться в автомобиле и с обычными стеклами (чаще всего так и бывает). Просто негоже вести борьбу с нарушителями законов, ущемляя интересы ни в чем не повинных честных граждан.

г. Норильск **А. ГОРИН**



Постановлением Совета Министров—Правительства Российской Федерации с 1 июля 1994 года вводятся новые Правила дорожного движения, обязательные к исполнению на всей территории России.

В этих Правилах немало отличий от тех, что были приняты еще в бывшем Советском Союзе, и отличия эти носят не только формальный характер: изменилось содержание Правил, построение, толкование ряда положений.

Из Правил исключен большой раздел “Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения”. Теперь они вместе с перечнем неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, выделены в самостоятельный документ, также утвержденный Советом Министров—Правительством Российской Федерации и вступающий в действие 1 июля 1994 г.

Новые Правила, которыми отныне будут руководствоваться участники дорожного движения в России, в еще большей мере, чем “союзные”, отражают нормы, принятые в международных Конвенциях о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, а также действующие в России нормативные документы.

В Правила введены новые знаки, новый раздел “Жилая зона”, а также другие новшества, изменено понятие “обгон” и пункты, с ним связанные.

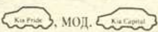
Без знания всего этого невозможно управлять транспортной техникой, не рискуя попасть в дорожно-транспортное происшествие, стать его виновником. Новые правила необходимы каждому водителю-профессионалу, каждому владельцу автомобиля и мотоцикла. Их нужно твердо знать, а главное — неукоснительно соблюдать.

Париж
Нью-Йорк
Москва



ВПЕРВЫЕ В РОССИИ
начинается продажа автомобилей фирмы Киа.
Если Вы не успели познакомиться с автомобилями фирмы Киа на первом Российском автосалоне в июле 1993 года, приглашаем Вас посетить салон-магазин фирмы Киа Руслан на ул. Молодогвардейской, д. 7.
— Киа предлагает автомобили, отвечающие требованиям высших мировых стандартов
— Киа гарантирует высокое качество и надежность
— Киа обеспечивает обслуживание автомобилей через свою сервисную сеть
— Привлекательная цена и возможность любого вида оплаты в рублях или СКВ сделают посещение нашего салона приятным и полезным для Вас.
Вы можете подписать договоры на покупку автомобиля непосредственно на месте.
Генеральный импортер автомобилей "Киа" в России — КИА РУСЛАН, МОСКВА, ул. Маркса-Энгельса, 8. Тел.: 203-22-23. Факс: 202-92-36



Какой Киа - автомобиль подходит Вам лучше всего? модель 

, мод. 

, мод. 

, мод. 

или мод 

?

А/О Киа Руслан, Москва, ул. Маркса - Энгельса 8 · Тел.: (095) 203 22 23 · Факс: (095) 202 92 36

ПРАВИТЬ, А НЕ ЗАМЕНЯТЬ



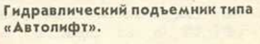
Число аварий на дорогах, к сожалению, растет из года в год. В результате все больше разбитых машин стоит в гаражах и во дворах. А горемычные хозяева маются в поисках дешевого и срочного ремонта.

Помочь им может не только расширение сети СТО и ремонтных мастерских, но и улучшение их оснащенности. И здесь на первое место выступают стенды для правки кузовов легковых автомобилей. Гаражные товарищества и кооперативы, да и частники, приобретающие подобные стенды для ремонтного бизнеса, отмечают ряд приятных неожиданностей, которые преподносят стенды. Например, такие. Стремительная окупаемость оборудования, буквально за один-два месяца, при стоимости стендов от 1 до 3 млн. рублей, в зависимости от комплектации. Простота в обращении не требует дополнительных затрат на обучение. Высокие потребительские свойства стенда позволяют ремонтировать как отечественные, так и зарубежные модели. Стенд оснащается оригинальной оснасткой, запатентованной на уровне изобретения. Размеры стенда — 2×3 м позволяют разместить его даже в небольшом гараже. Стенд можно приобрести в комплекте с гидроподъемником: работать станет еще удобнее, вдобавок можно делать и другой ремонт. Подъемник поднимает машину на метр, а затем наклоняет вперед либо назад, что, кстати, необходимо при ремонте подвески. Благодаря этой особенности можно работать и в невысоких помещениях. Разумеется, гидроподъемник можно использовать и отдельно от стенда.

Кроме того, акционерное общество «СИВ» — создатель этих стендов — готово предоставить данные о контрольных точках кузовов автомобилей, производимых во всех странах мира за последние 10 лет.

Разнообразные потребности в стендовом оборудовании для ремонта кузовов заставили фирму в кратчайший срок освоить производство нового поколения стендов. Их отличительная особенность — удобнее устанавливать машину на стенд. Автомобиль выше поднимается над силовой рамой, что облегчает доступ к днищу и контроль геометрии исправляемого кузова при ремонте. Также увеличена жесткость рамы, что дает возможность эффективно ремонтировать более тяжелые и высококлассные машины, как, например, «Джип-Чероки». Рама для вытяжки деформированных кузовов имеет изменяемую по длине установочную базу захватов. Причем такую, что на стенд можно ставить автомобили любой длины и ширины.

АО «СИВ» готово рассмотреть любые заявки и предложения, доставить оборудование в любую точку СНГ, а также разместить заказы на незанятых производственных площадях. По желанию заказчика АО «СИВ» может поставить шиномонтажные станки, сварочные полуавтоматы, компрессоры и другое оборудование. Адрес «СИВ»: 115580, Москва, а/я 58. Тел. 171-52-20, факс 267-81-21, 396-96-03.



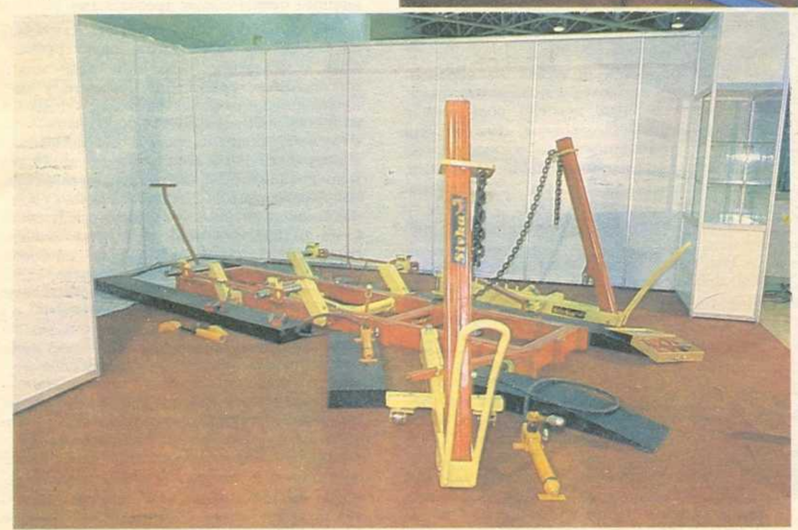
Гидравлический подъемник типа «Автолифт».

Стенд для правки кузовов.

Модификация стенда для правки кузовов в комплекте с подъемником.

Стенд нового поколения СИВ-05.







«МНОГОТОЧИЕ» ФИАТа

НОВАЯ МОДЕЛЬ «ПУНТО» ПРЕДСТАВЛЕНА ПРЕССЕ

Тысяча двести автомобильных журналистов со всех континентов не отрывали глаз от широкоформатного экрана. Несколько сюрреалистический фильм о фирме ФИАТ и ее роли в моторизации планеты подошел к концу. И вдруг под сводом конференц-зала «Линготто» — внезапная вспышка молнии, ужасающий грохот взрыва и... клубы дыма. Когда он рассеялся, все увидели, как, разорвав экран, на авансцену выкатились шесть разноцветных ФИАТов новейшей модели «Пунто». Экран взвился, словно театральный занавес, а шестерка «Пунто» развернулась и начала кружить в глубине сцены. Так была поставлена точка (по-итальянски «пунто») на пресс-конференции, которую проводил человек номер один в иерархии «ФИАТ-Ауто», его генеральный директор Паоло Кантарелла.

— Мы собрались здесь, чтобы отпраздновать приход новой модели по имени «ФИАТ-Пунто». Для создателей автомобиля этот момент всегда высокоэмоционален. Он означает, что закончился период долгой и интенсивной работы, в которую были вовлечены значительные людские, технические и финансовые ресурсы. Теперь дело переходит в другие руки — прессы, заказчиков, торговли. Но то, что вы сегодня увидите и потрогаете,— это больше, чем новая машина.

Модель, о которой говорил Кантарелла, подготовлена на смену «ФИАТ-Уно», выпускаемому уже свыше десяти лет, с января 1983 года. Этих автомобилей фирма изготовила более шести миллионов.

«Пунто» был спроектирован в молниеносном (не оттого ли вспыхнула молния в зале?) темпе — 35 месяцев прошло от утверждения технического задания до первой машины, сошедшей с конвейера. Рекордной скоростью разработки моделей прославилась «Хонда», но и она не в состоянии пока подготовить выпуск новой легковой машины быстрее, чем за 38—40 месяцев.

— Времена, обстоятельства, цели меняются, но решимость ФИАТа продолжать создание новых конструкций остается неизменной. При этом мы отдаем себе отчет в трудностях текущего момента. В нынешнем году европейский рынок легковых автомобилей сократился быстрее и в большей степени, чем двадцать лет назад, когда грянул первый топливный кризис. Последствия известны всем.

На прибылях автомобильных фирм тяжело сказалось как сокращение объема сбыта, так и возросшая конкуренция. Европейская автомобильная промышленность вступает сегодня в самый тяжелый период своей истории.

Мы, однако, считаем, что столь резкое падение спроса вызвано не только объективными сложностями, но и общей атмосферой неопределенности, отсутствием уверенности, из-за чего подлинные трудности лишь усугубляются. Чтобы справиться с ними, надо много и упорно работать, веря в успех.



Облик «ФИАТ-Пунто» создал знаменитый Джорджо Джуджаро и его фирма «Итал Дизайн».

Генеральный директор «ФИАТ-Ауто» П. Кантарелла у конвейера на новом заводе в Мелфи, где будут делать «Пунто».

Глава итальянского концерна говорил открыто и уверенно, давая понять, что знает рецепт успеха.

— ФИАТ, как и все европейские промышленные компании, взялся за серьезную рационализацию и реорганизацию. Но для быстрого выхода из кризиса инициативным действиям каждой фирмы должны помогать решительные усилия правительств отдельных стран и Европейское Сообщество в целом.

Индустриальная политика на европейском уровне нуждается в подлинном оживлении, и тут очень важную роль может сыграть автомобилестроение. Его особая роль — в возможности исключительно крупных и быстрых инвестиций. Например, в 90-е годы «ФИАТ-Ауто» вложил 40 триллионов лир (около 27 млрд. долларов — ред.) в обновление своих заводов и продукции.

Мы вскоре будем выпускать 18 новых моделей, некоторые из них уже представили, а другие в очень быстром темпе, через несколько месяцев, готовим к выходу в свет.

Напомним читателям, что «Чинквеченто» (ЗР, 1992, № 4) дебютировал в декабре 1991-го, в начале сентября нынешнего года появился «Пунто», почти одновременно с ним была представлена спортивная модель с двухлитровым двигателем. Пора в отставку «Панде», которая выпускается с марта 1980-го и модернизирована в январе 1986-го, да и «Кроме» (премьера состоялась в декабре 1985-го). Очевидно, Кантарелла имел в виду наследников этих моделей. Ну, а что касается «Пунто», то, судя по акцентам, сделанным на представлении машины, ему отводится особая роль.

— Мы задались целью сделать не просто хороший автомобиль, немного экстраординарный, чтобы «расшевелить» рынок, но такой, который со всех точек зрения был бы в своем классе вершиной. И действительно, по уровню безопасности, комфортабельности, скоростным характеристикам, дружелюбию к окружающей среде «Пунто» в полной мере отвечает весьма далеко идущим современным требованиям.

Нужно отдать справедливость Кантарелле. Он не просто сотрясал воздух рекламными лозунгами (как же без них!), но оценивал, как любят говорить у нас, проделанную работу. По габариту, массе, рабочему объему двигателя «Пунто», как «Таврия», принадлежит к особо малому классу (ЗР, 1993, № 7). Шесть из 13 его модификаций оснащаются гидроусилителями руля, восемь — электрическими стеклоподъемниками, семь — «разрезными» спинками задних сидений, две — антиблокировочной системой в приводе тормозов, девять — тахометрами в качестве стандартного оборудования. За дополнительную плату на семи модификациях могут быть установлены кондиционеры, на четырех — кожаная обивка, на тринадцати — электронное противоугонное устройство, на девяти — люк в крыше, на всех тринадцати — надувные подушки безопасности.

Обилие модификаций показывает, что «Пунто» — это целое семейство, образованное комбинациями из шести разных по мощности двигателей (включая дизельный), двух типов кузовов и пяти вариантов комплектации. Словом, не «точка», а прямо-таки «многоточие»...

— «Пунто» рассчитан на вкусы и требования европейского потребителя конца XX века, чтобы отвечать его запросам как с точки зрения качества исполнения, так и с позиций высокой прочности и надежности.

В этой машине мы уделяли невероятное внимание любой мелочи. Назову несколько цифр. Для дорожных испытаний ФИАТ изготовил 180 опытных образцов и макетов. Свыше 80 машин мы разбили при испытаниях на безопасность. В ходе доводки на надежность двигателей и других узлов прототипы «Пунто» преодолели шесть миллионов километров дорог в разных климатических условиях: от Долины Смерти в Калифорнии до Заполярья. За год до начала серийного выпуска мы изготовили «нулевую» партию из 200 машин для отработки на них «мелочей».

Нам удалось создать новую модель всего за 35 месяцев, опираясь на межотдельскую интеграцию, когда конструкторы, технологи, производственники, смежники и потребители работали рука об руку, одной командой над каждым узлом или системой.

Да, усилия приложены колоссальные. Компания с мощным организационным потенциалом смогла, изменив традициям, встать на принципиально иной путь подготовки производства новой модели.

Слушая Кантареллу, я все хотел спросить, что же представляет собой упомянутый им новый завод для «Пунто». И оказалось, в своем интересе был неодинок. Кантарелла разъяснил.

— Завод в Мелфи, на юге Италии, вступает в строй с 1994 года. Его построили в рекордный срок: за два года на пустом месте. Но, конечно, производством «Пунто» станут заниматься и другие предприятия ФИАТа, включая заводы «Мирафьори» и «Термини Имерезе».

В целом проект «Пунто» потребовал более 5,6 триллиона лир. Из них 2,5 триллиона вложены в производство, 2,7 — в специализированное оборудование и 400 миллиардов — в исследования и доводку машины.

Проектная мощность завода в Мелфи, где будут собирать машины нового семейства,— 700 тысяч автомобилей в год.

ФИАТ намерен экспортировать половину своих «пунто». Они должны завоевать покупателей, конкурируя с такими совершенными автомобилями, как «Ниссан-Микра», «Форд-Фиеста», «Пежо-106», «Рено-Клио», «Опель-Корса», «Фольксваген-Поло», «СЕАТ-Ивиса».

— Мы полагаемся в Италии на широчайшую сеть из 50 тысяч дилеров. Сегмент европейского рынка, на который нацелен «Пунто», за последние 15 лет расширился с 20 до 30 % в общем объеме продаж легковых машин. Чтобы противостоять конкурентам, мы создали такую модель и смотрим в будущее с реализмом, но в то же время с разумным оптимизмом. «ФИАТ-Ауто» рассчитывает в 1994 году на подъем.

В России отношение к ФИАТу особенное. Мы помним, что наш первый серийный грузовик АМО-Ф15 вырос из ФИАТ-15-Тер. Не скрываем, что по элементам конструкции у ЗАЗ-965 много общего с ФИАТ-600. Знаем, что ВАЗ-2101 — прямой родственник ФИАТ-124.

Эти факты и продолжающиеся контакты с итальянской фирмой определяют интерес россиян к ее судьбе. Там, в Турине, я невольно проводил аналогии с нашей автомобильной промышленностью — ВАЗом и другими заводами — по масштабам проекта, инвестициям, срокам, ассортименту моделей.

После презентации журналисты получили возможность опробовать новинку во время 88-километровой испытательной поездки — тест-драйва, как нынче говорят. Дизельный пятидверный «Пунто-SX-TDS» и бензиновый трехдверный «Пунто-ELX» с 1242-кубовым двигателем и усилителем руля показали себя при первом знакомстве неплохо. Но это — тема отдельного разговора.

А чтобы поставить точку в рассказе о многих «пунто», назову цену самой дешевой модификации: 14,5 миллиона лир — 10 тысяч долларов.

Турин

Л. ШУГУРОВ







На снимках слева направо, вниз:

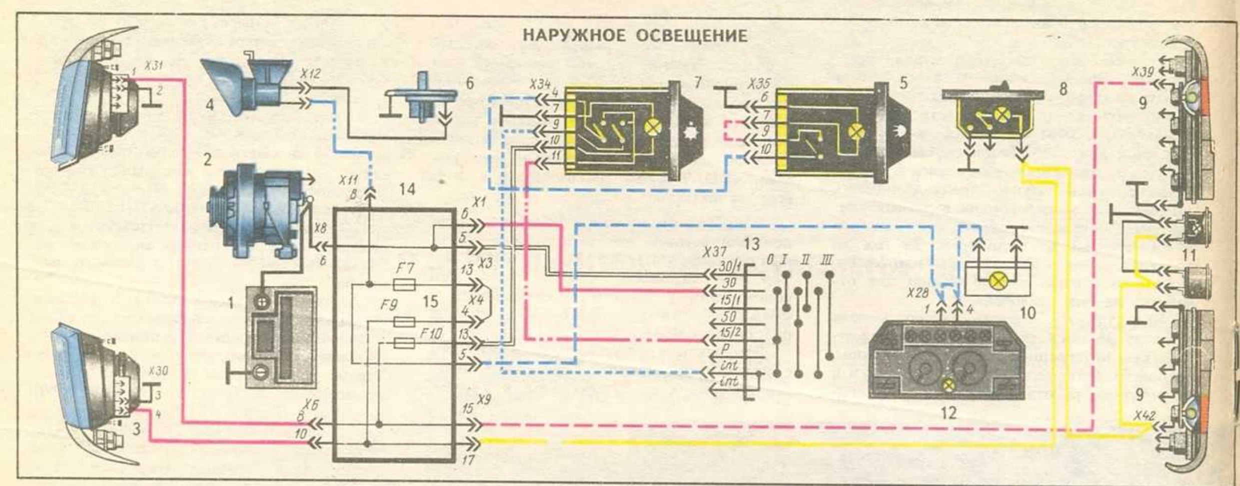
самый «слабый» из «Пунто». Двигатель — 1108 см³, 55 л. с./40 кВт при 5500 об/мин. Снаряженная масса — 875 кг. Скорость — 155 км/ч. Время разгона с места до 100 км/ч — 16,5 с. Расход топлива, л/100 км: при 90 км/ч — 4,7; при 120 км/ч — 6,5; ГЦ — 7,9.

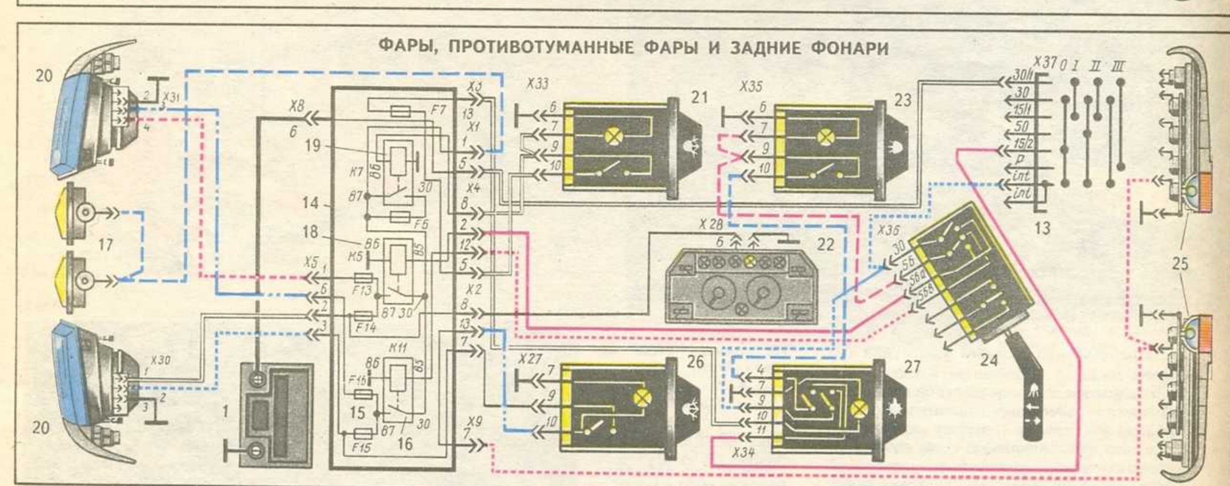
Машина очень компактна: длина — 3760 мм, ширина — 1625, высота — 1450, база — 2450, колея передних колес — 1395, задних — 1373 мм. Силовой агрегат размещен поперек кузова. Ведущие колеса — передние.

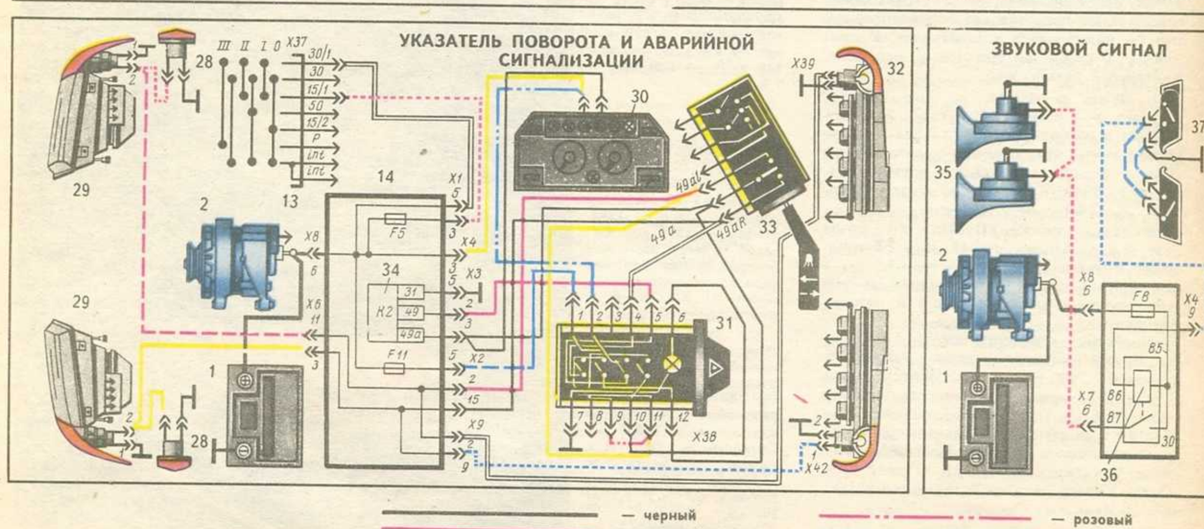
«Пунто-GT» наиболее «живой» в семействе. Двигатель — 1372 см³, 136 л. с./98 кВт при 5850 об/мин. Снаряженная масса — 1000 кг. Скорость — 200 км/ч. Разгон с места до 100 км/ч — 7,9 с. Расход топлива: 6,1; 8,3; 9,7 л/100 км.

Фото «ФИАТ-Ауто»

СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРООБОРУДО

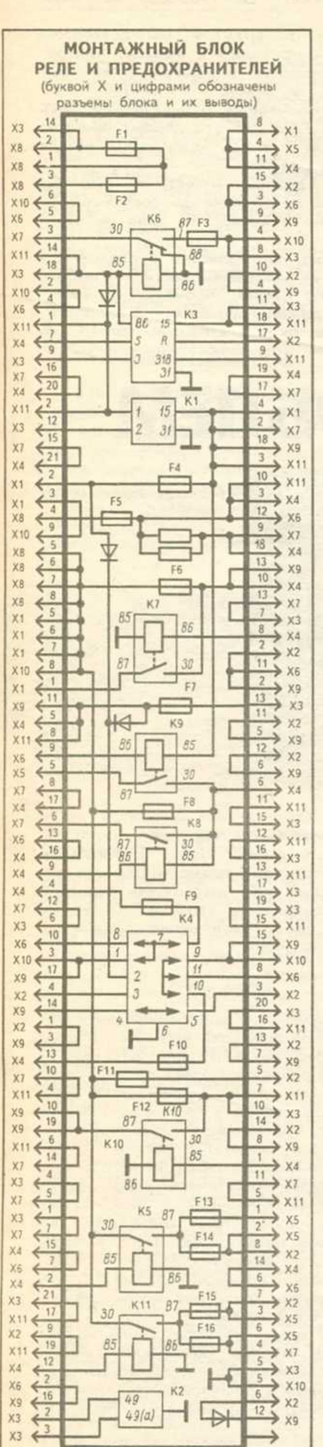


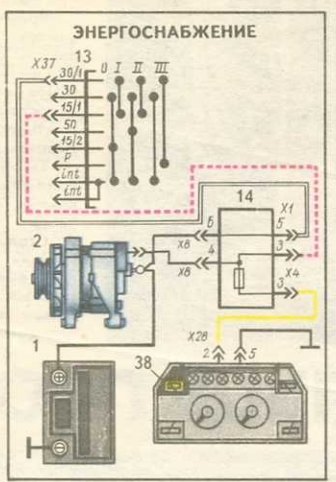


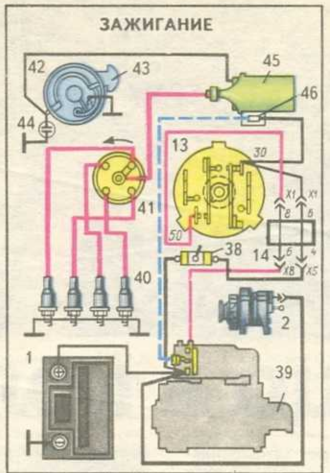


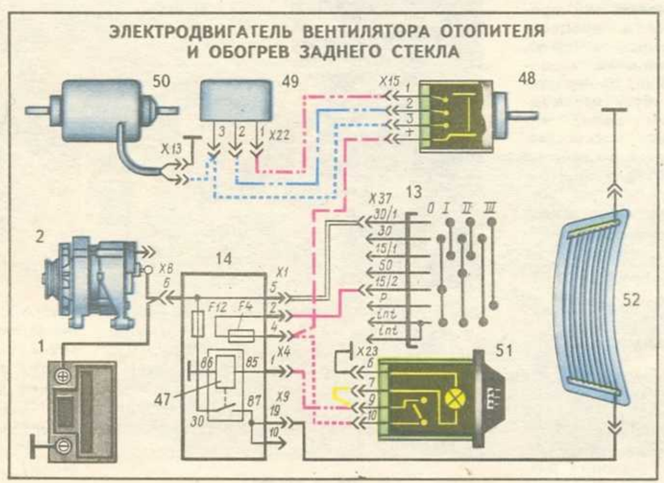
— черный
— красный
— коричневый
— розовый
— оранжевый
— синий

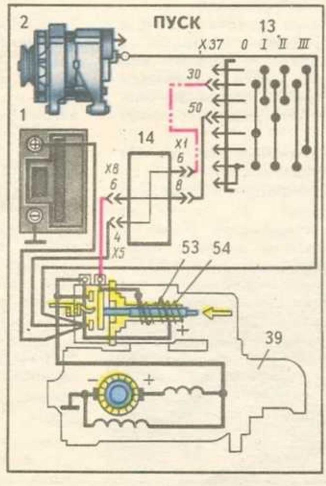
ОВАНИЯ "МОСКВИЧА–21412"

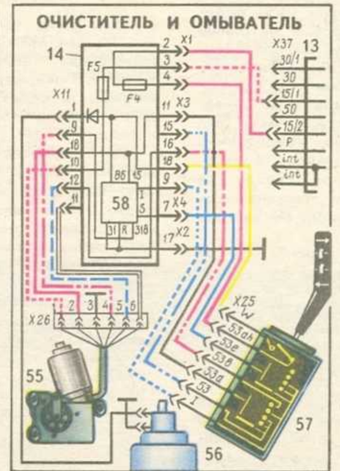








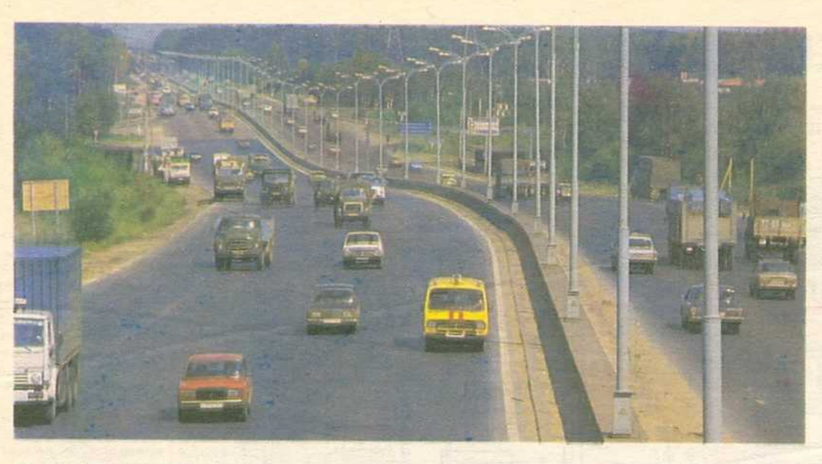




1 — аккумуляторная батарея; 2— генератор; 3 — лампы габаритного света в фарах; 4 — подкапотная лампа; 5 — выключатель света фар; 6 — выключатель подкапотной лампы; 7 — выключатель наружного освещения; 8 — плафон освещения багажника; 9 — габаритный свет в задних фонарях; 10 — лампа подсветки рычагов управления отопителем; 11 — фонари освещения номерного знака; 12 — лампы контроля и подсветки комбинации приборов; 13 — выключатель зажигания; 14 — монтажный блок реле и предохранителей; 15 — предохранители; 16 — реле включения ближнего света фар; 17 — противотуманная фара; 18 — реле включения дальнего света фар; 19 — реле включения противотуманных фар; 20 — фара; 21 — выключатель противотуманных фар; 22 — контрольная лампа дальнего света фар; 23 — выключатель света фар; 24 — переключатель света фар; 25 — лампы задних противотуманных фонарей; 26 — выключатель задних противотуманных фонарей; 27 — выключатель наружного освещения; 28 — боковой повторитель указателей поворота; 29 — передний указатель поворота; 30 — контрольная лампа указателей поворота в комбинации приборов; 31 — выключатель аварийной сигнализации; 32 — указатели поворота в задних фонарях; 33 — переключатель указателей поворота; 34 — реле-прерыватель указателей поворота; 35 — звуковой сигнал; 36 — реле включения звукового сигнала; 37 — выключатель звукового сигнала; 38 — вольтметр в комбинации приборов; 39 — стартер; 40 — свечи зажигания; 41 — прерыватель; 42 — распределитель; 43 — вакуумный регулятор; 44 — конденсатор; 45 — катушка зажигания; 46 — добавочный резистор; 47 — реле включения обогрева заднего стекла; 48 — переключатель отопителя; 49 — дополнительный резистор; 50 — электродвигатель отопителя; 51 — выключатель обогрева заднего стекла; 52 — элемент обогрева заднего стекла; 53 — удерживающая обмотка; 54 — втягивающая обмотка; 55 — электродвигатель очистителя; 56 — электродвигатель омывателя; 57 — переключатель очистителей и омывателей стекол; 58 — реле-прерыватель очистителя ветрового стекла.

Художник С. Бессонов

— зеленый
— фиолетовый
— голубой
— желтый
— белый



легко обходит редакционную «девяносто девятую» и быстро исчезает из нашего поля зрения. Ее скорость не ниже 120 км/ч.

Время от времени мы повторяем замеры и приходим к выводу, что реальная скорость в правом ряду 70—90 км/ч, в левом — 90—110 км/ч. Поток успокаивается, только приближаясь к постам ГАИ, где все держат железно шестьдесят, так как здесь почти всегда работают радары.

Такой режим, может, и был бы приемлем при идеальном состоянии покрытия, но к МКАД это явно не относится.

Столько уже написано о плохом состоянии ее проезжей части — выбоинах, ямах, буграх, обочинах со смертельным для шин мусором, что мы повторяться не будем. Отметим только: на кольцевой есть несколько и неплохих

КОЛЬЦО В КОЛЬЦЕ ПРОБЛЕМ

Московскую кольцевую автомобильную дорогу смело можно заносить в книгу рекордов Гиннесса по количеству проблем, которые возникли в процессе эксплуатации. Они сплелись в тугой, неразрешимый узел: экономика, экология, безопасность движения, пропускная способность. Все это требует незамедлительных решений, тем более что МКАД — дорога не только московская. Ею беспрерывно пользуются российские водители, их коллеги из стран ближнего и дальнего зарубежья.

Какова обстановка на Московской кольцевой сегодня — с таким редакционным заданием рейдовая бригада «За рулем» отправилась в путь.



Реконструированный участок МКАД.

Монтаж разделительного бруса типа «Нью-Джерси».

Информация для размышления

Построена кольцевая была в 1957—1962 годах, ее протяженность 109 км. Прошла она на расстоянии 12—18 км от центра Москвы и связала все общегородские радиальные магистрали. Причем пересечения были выполнены в разных уровнях, что в ту пору было явным достижением. Проезжая часть представляла собой семиметровые бетонные полосы в каждом направлении, разделенные зеленым газоном. Развороты и левые повороты на перегонах МКАД были запрещены, а скорость ограничивалась 60 км/ч. Край проезжей части был выполнен по технологии «будильник», с зазубринами, что заставляло водителя снижать скорость при съезде на обочину. Словом, по тем временам сооружение было грандиозное. Не хватало только освещения.

Сегодня пропускная способность на большинстве участков некогда достаточно свободной дороги полностью исчерпана, уровень загрузки достиг предельной величины — 100 тысяч машин в сутки (в обоих направлениях), что превышает расчетные нормативы в шесть раз.

Аварийность на одном километре кольцевой в четыре раза выше, чем в черте города. Каждый шестой из погибших в столице в авариях находит смерть на МКАД.

Число ДТП здесь из года в год неуклонно растет: в 1991 г.— 441, в 1992 — уже 506, число погибших и раненых соответственно в 1991 году — 209 и 410, а в 1992-м — 243 и 513.

Согласно расчетам к 2000 году интенсивность движения на МКАД увеличится еще в два раза, а грузооборот и пассажирские перевозки возрастут соответственно в 4 и 2,5 раза.

Точка отсчета

Наш рейд начался с точки отсчета километров МКАД, которая находится на пересечении кольцевой с Горьковской трассой. Повернули с шоссе Энтузиастов направо, и серая лента дорожной развязки вывела нас на нулевую отметку кольца.

Интенсивность движения высокая. По правому ряду грузовики и автобусы идут непрерывной чередой и довольно резво. Пристраиваемся за одним из них. Скорость по спидометру 80 км/ч, хотя везде установлены знаки с цифрой 60 км/ч. Берем левее, к разделительной,— здесь в основном легковые автомобили и скорость, естественно, еще выше. Разгоняемся до 100 км/ч, через некоторое время появившаяся сзади машина начинает «подпирать», затем нас обходит. Едем чуть быстрее, около 110 км/ч, но на мгновение мелькнувшая в зеркале заднего вида иномарка

участков. Один из них находится перед Можайским шоссе, другой — на 106—109-м километрах, но все впечатление портит отсутствие разметки: предоставленные сами себе автомобили передвигаются совершенно хаотично. Стоит ли говорить, как это увеличивает напряжение сидящих за рулем.

Узкие места

Беспорядочное, выборочное расширение участков проезжей части МКАД проходило без реконструкции развязок и мостов. В результате здесь образовались «запрограммированные узкие места». Наш автомобиль словно в горлышко бутылки буквально протискивался под трубопровод на 15-м километре дороги. То же самое происходило перед Ленинградским шоссе и перед мостом через Москву-реку. Наиболее нетерпеливые и нахрапистые старались проскочить «узкое место», как всегда, без правил. Для этого использовались без всякого стеснения встречные полосы, приемы слалома, порой просто грубое оттирание более робких и дисциплинированных.

Ни на одной из эстакад или на путепроводе мы не обнаружили вертикальной разметки. Ее спасительные черно-белые полосы отсутствовали начисто. Скупа МКАД и на информацию о на-

правлениях движения. Трудно разобраться, где можно свернуть на тот или иной радиус, даже нам, достаточно поездившим по кольцу. Запросто можно проскочить нужный поворот, а ведь дорогой пользуются не только жители столицы, и скупой информации им явно не хватает. Пока наш фотокор снимал очередной сюжет, к нам подошел водитель стоявшего буквально в двух шагах от Ленинградского шоссе автомобиля с петербургским номером и спросил, где оно находится. Уходил он от нас радостный и довольный, но не всегда всем так везет.

Разделительная полоса

Большинство аварий с тяжелыми последствиями, когда гибнут и получают увечья люди, а машины не подлежат восстановлению, происходят на МКАД из-за выезда автомобилей на встречную полосу. Последствия лобового столкновения известны: мало кому удается выжить после него. Причина многочисленных выездов на встречную полосу —



Очередной нарушитель разворачивается через разделительную полосу.

полное отсутствие надежного разделения потоков встречного транспорта.

Еще в 70-е годы кольцевая начала ощущать перегрузку. Необходимо было расширять проезжую часть, а для этого, недолго думая, решили убрать газон, который худо-бедно, но все же разделял встречные потоки. Автомобили в наиболее скоростных крайних левых рядах встречных направлений оказались в опасной близости. Малейшая ошибка шофера — и катастрофа.

Среди автомобилистов в 80-х годах даже ходила байка, хоть как-то оправдывавшая непродуманный шаг тогдашних московских властей. По ней выходило, что убирают газон и обочины для того, чтобы на проезжую часть в экстренных случаях могли приземляться стратегические бомбардировщики и истребители. Пожалуй, другим пренебрежение к безопасности водителей на МКАД не объяснишь.

Отсутствие газона — стимул к многочисленным и опасным нарушениям — разворотам на перегонах МКАД. Сегодня это вообще стало чуть ли не нормой. Проехав по кольцу, мы стали свидетелями семи таких лихих разворотов. О том, что это опасно, говорить излишне. В свое время нам пришлось присутствовать на судебном разбирательстве, подобный маневр грузовика с «фурой» стал причиной крупного ДТП. Погибли люди, пострадали три машины.

Вечером встречные потоки подвергаются еще большей опасности. Освещения на дороге нет, и автомобили, движущиеся по внутреннему кольцу, слепят светом фар водителей, которые едут по внешнему.

Отсутствие освещения и фактическая ликвидация обочин — одна из главных причин аварийности на МКАД в темное время суток. Водители оставляют свои автомобили, чаще всего грузовики, прямо на бывшей обочине (куда денешься), а их в сумерках разглядеть трудно. В результате — гибель людей, разбитый транспорт.

Не доезжая до пересечения МКАД с Киевским шоссе, на 42-м километре, мы увидели «мину замедленного действия». На внешнем кольце в правом крайнем ряду стоял брошенный экскаватор. Окна его кабины были закрыты ржавыми железными листами. И, конечно, никакой сигнализации. Через несколько километров показался пост ГАИ. Инспектор лейтенант Золотых обещал принять меры, но у нас не было уверенности, что «мина» не взорвется.

Импровизированная АЗС на обочине.



Реконструкция началась

И все же одно радует: на МКАД началась долгожданная реконструкция. На участке со 106-го по 109-й километр полным ходом идет укладка бетонного разделительного бруса типа «Нью-Джерси». Он имеет особый профиль, который не допускает автомобиль на полосу встречного движения — он будет отброшен на проезжую часть своего направления. Немаловажная деталь — высота отбойного бруса около 85 см, что исключает ослепление водителей легковых автомобилей фарами встречного транспорта. И это еще не все. Уже издалека мы увидели стройный ряд серебристых мачт освещения, вмонтированных непосредственно в ограждения.

Все продумано и делается надолго. Реконструкцию проводит объединение «Центрдорстрой». Параллельно со строителями идут электромонтажники, подключая светильники. Реконструировано пока всего 6 километров, но как же спокойно можно ехать, когда слева от тебя не несутся встречные автомобили, а надежное бетонное ограждение.

На многих участках на разделительной полосе появились столбики со световозвращателями. Правда, до установки отбойного бруса разворачиваться между ними еще кто-то попытается, но главное, что они правильно смогут ориентировать водителя в пути.

Обольщаться увиденным мы, однако, не стали. Делаются лишь самые первые шаги.

Единого замысла в реконструкции мы как-то не ощутили. Рано или поздно встанет вопрос о переделке мостов и путепроводов, о нанесении разметки, об установке дорожных указателей, о приведении в порядок дорожного полотна.

Похоже, что все еще делается по принципу: нос вытащишь, хвост увязнет. Пока же по завершении рейда на вопрос, как поедем в редакцию — через Москву или по МКАД, мы все единодушно выбрали первый вариант.

Ф. ИЛЮХИН,
Б. ИВАНОВ
Фото В. Князева



Гигантское скопление грузовиков у таможни перед Минским шоссе.

ЗУБРЕЖКА НЕ ПОМОЖЕТ

ГАИ принимает экзамены по новым билетам! Это сообщение, конечно же, не могло пройти мимо будущих водителей, а также тех, кто лишился «прав» и вынужден повторно предстать перед экзаменационной комиссией. Прояснить ситуацию нам помог заместитель начальника отдела автотехнической инспекции ГУ ГАИ России Л. КОЧЕТОВ.

— Лев Александрович, зачем понадобилась смена экзаменационных билетов, ведь по старым, проверенным временем, столько людей уже прошли курс обучения!

— Прежде всего — неудовлетворенность результатом подготовки водителей. Часто даже тот, кто сдал теоретический экзамен по ПДД на «отлично», садясь за руль, в реальной обстановке терялся. Причина — в механическом «заучивании» билетов, поскольку они построены так, что не стимулируют глубокого изучения Правил. Приведенный в них набор дорожных ситуаций требует представить их как бы со стороны, а не с места водителя. Достаточно зазубрить их и чисто теоретически «разводить» автомобили: этот едет первым, этот вторым и т. д. Хотя в жизни важно знать только одно — за кем едешь ты.

— Но, наверно, и новые билеты, как и раньше, можно заучить!

— Вряд ли. Судите сами, в них 980 вопросов, а раньше было всего 300. Основной блок включает 550 вопросов для водителей транспортных средств всех категорий. Кроме того, для каждой категории предусмотрены дополнительные вопросы (А — 52, В — 206, С — 121 и D — 47 вопросов). Согласитесь, зазубрить правильные ответы на 600 вопросов могут только очень «одаренные» люди. Зубрежка не поможет — придется вникать в суть Правил. И еще одна особенность новых билетов. «Картинка» в них дается как бы из окна автомобиля, то есть вы становитесь участником дорожной ситуации, а не сторонним наблюдателем, взирающим на перекресток с высоты птичьего полета.

— В свое время, когда мне пришлось сдавать экзамен по ПДД, нужно было отвечать на вопросы, касающиеся самых разных категорий транспортных средств, чуть ли не трактора.

— Именно так. Более того, то, о чем мы говорим, стало еще одним поводом для замены билетов. Действительно, зачем, скажем, мотоциклисту знать правила буксировки сельскохозяйственной техники через железнодорожный переезд или водителю легкового автомобиля — остаточную глубину рисунка протектора шины автобуса? Новые билеты это учитывают — они разделены по категориям транспортных средств: А, В, В—С, D.

— Лев Александрович, если кто-то готовился к экзамену по старым билетам, а в ГАИ ему предлагают проверить знания по новым!

—Если он действительно серьезно изучил Правила, то успешно сдаст экзамен и по новым билетам. Если же просто заучил ответы, то, сами понимаете, придется еще позаниматься.

— Спасибо за информацию. Будем надеяться, что смена билетов пойдет на пользу тем, кто пополняет армию водителей, а значит, и всем нам, участникам дорожного движения.

Беседу вел Ф. ИЛЮХИН

ПРАВА — ЭКСТЕРНОМ

Можно ли получить водительское удостоверение, минуя многомесячные курсы, тем более что многие претенденты на звание водителя вполне могут самостоятельно подготовиться к проверке своих знаний и навыков? Самый полный ответ на этот вопрос вы узнаете, прочитав предлагаемую вашему вниманию заметку.

Возможность получить удостоверение водителя, сдав экзамены экстерном, существовала давно, но только по особому разрешению и для определенной категории лиц. Однако под напором желающих сесть за руль было принято три нормативных документа, каждый из которых расширял эту возможность. Все они действуют по сей день, дополняя друг друга.

Первый из них — приказ МВД бывшего СССР от 6.01.1987 г. № 6 — давал право ГАИ допускать к экзамену экстерном на получение удостоверений категорий «А» и «В» жителей населенных пунктов, где не было школ и курсов по подготовке водителей. Для остальных разрешалось «в порядке исключения», с учетом условий их работы. Тот, кто не сдавал экзамен с первого раза, мог повторить попытку через двадцать дней (выпускник курсов — всего через пять), а после третьей неудачи должен был пройти курсовую подготовку.

Спустя три года приказ по ГАИ 27/г-647 от 32.05.1990 г. расширил круг допускаемых к сдаче экзаменов экстерном, а также несколько упростил процедуру допуска.

Последним нормативным документом (№ 13/г-811), выпущенным уже Главным управлением ГАИ МВД России 23.07.1992 г., экстерн разрешен уже (правда, с большими ограничениями) и для желающих получить водительское удостоверение с категорией «С». Это объяснимо: грузовые автомобили появились в частном секторе — у фермеров, предпринимателей и т. д.

Каковы же все-таки сегодня возможности для сдачи экзаменов без курсовой подготовки? Руководству Госавтоинспекций республик в составе Российской Федерации, краев, областей, автономных образований дано право устанавливать для каждого региона в отдельности свои критерии допуска граждан к сдаче экзаменов на получение водительского удостоверения категорий «А» и «В» в зависимости от местных условий (состояние аварийности, наличие и загруженность учебных организаций и т. д.). К таким критериям относятся наличие высшего или среднего специального образования (программа которого включает изучение дисциплин, касающихся устройства и эксплуатации автотракторной техники), работа, связанная с эксплуатацией или ремонтом автотранспорта, служебная необходимость управлять транспортом (при невозможности посещения курсов) и т. п. Все заявления такого рода должны быть подтверждены соответствующими документами, и рассматривают их в индивидуальном порядке. Причем к сдаче экзаменов на категорию «С» допускает только в порядке исключения главный государственный автомобильный инспектор (начальник ГАИ республики, края, области) при наличии объективных оснований, о которых говорилось выше.

Размеры и порядок оплаты экзаменов и водительских документов определяют местные органы власти. Скажем, в Москве и Московской области экстерн на категорию «А» обойдется в одну минимальную зарплату, на категорию «В» — восемь и «С» — десять.

Что касается граждан с различными физическими отклонениями, инвалидов, то Госавтоинспекция контролирует только наличие медицинской справки с разрешением на управление той или иной категорией транспортного средства. Медицинские же требования, предъявляемые к водителям, входят в компетенцию Министерства здравоохранения.

С. ЯБЛОЧКИН,
Д. КИРИЛЛОВ,
ГУ ГАИ МВД РФ



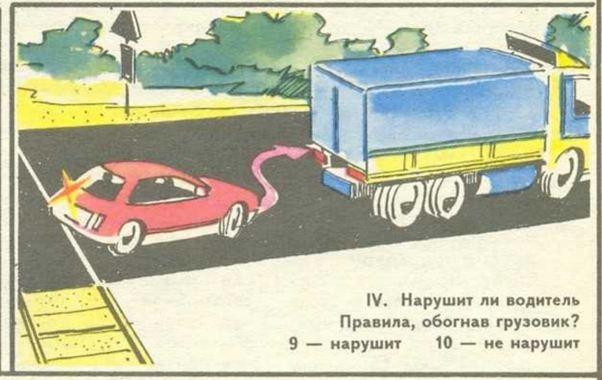
I. Какое транспортное средство правильно остановилось?
1 — автобус 2 — грузовик
3 — мотоцикл



II. По какой из указанных траекторий грузовик не может ехать?
4 — по А 5 — по Б 6 — по В



III. Правильное ли решение принял водитель?
7 — да 8 — нет



IV. Нарушит ли водитель Правила, обогнав грузовик?
9 — нарушит 10 — не нарушит

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на стр. 45



V. Можно ли в данном месте разгружать автомобиль?
11 — можно 12 — нельзя



VI. С какой максимальной скоростью может ехать туристский автобус по сухой проезжей части данного участка дороги?
13 — 40 км/ч 14 — 60 км/ч
15 — 70 км/ч 16 — 90 км/ч



VII. Кто из водителей нарушил правила остановки?
17 — все
18 — никто



VIII. Кто должен уступить дорогу, если зеленый сигнал для грузовика только что включился?
19 — грузовик 20 — легковой автомобиль

ДАЧНЫЙ ДЕТЕКТИВ

В Подольском районе Московской области ночью с дачного участка угнали ВАЗ-2106. Происшествие для дачных поселков в целом довольно редкое в отличие от городов. Люди здесь хорошо знают друг друга, а посторонний почти всегда бывает замечен окружающими. Потому и возникла у следователей первоначальная версия, что украли машину свои. Подозрение пало на сторожа этого дачного кооператива. Тем более, что выехать с территории поселка незамеченным было невозможно — дорогу преграждал шлагбаум. По словам самого сторожа, поздно ночью какие-то ребята просили его поднять шлагбаум, но он отказался. Как и что было дальше — не знает. Дескать, спал — ничего не видел, не слышал.

Прибывшая оперативно-следственная группа при осмотре места происшествия каких-либо следов или вещественных доказательств, указывающих на личность похитителей, не обнаружила — ни тебе отпечатков пальцев, ни орудия преступления. Какие могут быть улики, если просто сел в машину да поехал!

В течение первых трех суток после пропажи сотрудники Красносельского отделения милиции вместе со службами уголовного розыска и общественной безопасности УВД Подольского района буквально «прочесали» все окрестности и близлежащие населенные пункты. В курсе событий были и ближайшие посты ГАИ.

Между тем стало известно, что в ту самую ночь какая-то компания весело «гуляла» недалеко от места кражи. Выяснилось: отмечали прибытие дружка из мест не столь отдаленных. Пили, пели, горланили, в общем, не давали спать всей округе. Кто-то потом предложил отправиться по домам на стоящих неподалеку симпатичных «Жигулях». Большинство отказалось, а двое остались после того, как все разошлись.

...Группа задержания сидела в засаде у дома Н., участника той вечеринки, несколько дней. Двадцатишестилетний Н., два месяца назад вернувшийся из мест заключения, где отбывал срок за кражу автомобиля, куда-то исчез. Но в конце концов объявился. Сопротивления при встрече с милицией не оказал. Как будто знал, что испытывать терпение людей, давно его ожидающих, не стоит.

Не стал он долго и отпираться: да, был такой грех. Машину «взял» он и сразу же погнал ее в Беларусь. Только не признался, что был с ним еще дружок, тридцатилетний М., ранее также судимый за аналогичное преступление. Это и понятно — групповая кража карается законом жестче, чем одиночная.

Сразу же после признания бригада из трех оперативников, прихватив с собой незадачливого «коммерсанта», выехала в Гомельскую область, где в глухой деревушке, в сарае у бабки (дальней родственницы Н.) благополучно стояли похищенные «Жигули», так сказать, в «отстое» до того момента, когда вся шумиха уляжется. Все время поиска украденного автомобиля со дня пропажи заняло 21 день.

Д. ЭЛЬК

В Санкт-Петербурге немногочисленные пешеходы стали ранним утром свидетелями серьезного дорожного инцидента. На проспекте Народного ополчения инспектор ГАИ Иван Бармин заметил «Жигули», грубо нарушившие Правила, и начал их преследовать. Во время погони у водителя ВАЗа не выдержали нервы: на набережной Мойки он не справился с управлением и автомобиль врезался в бетонную тумбу. Из его салона выскочили двое молодых людей и попытались скрыться. Бармин «убедил» злоумышленников прекратить бегство, выстрелив пять раз в воздух из автомата. Задержанными оказались 19-летний Коняхин и 22-летний Черенский, которые, как выяснилось, несколькими часами ранее угнали эти «Жигули».

На Шереметьевской улице Москвы в полночь 20 марта причиной аварии стала ракетница, выстрелившая в кармане у пассажира «Жигулей». После прогремевшего в салоне взрыва водитель ВАЗ-2106 потерял управление, однако выпрыгнул из горящей машины до того, как она врезалась в столб. В итоге обладатель злополучной ракетницы с ожогами 3—4-й степени доставлен в институт имени Склифосовского.

В Санкт-Петербурге у станции метро «Озерки» наряд ДПС ГАИ, состоящий из двух офицеров милиции, остановил микроавтобус «Мерседес», проскочивший на красный сигнал светофора. Водитель — американский бизнесмен Дэвид Картер документы предъявить отказался и закрылся в салоне, а затем запустил двигатель и направил машину на госавтоинспекторов. Тогда милиционеры вынуждены были выстрелить по колесам «Мерседеса». Но и это не «охладило» американца — он попытался скрыться. В преследовании участвовали еще пять сотрудников милиции, которые 19 раз стреляли по колесам и радиатору. Буйного иностранца взяли целехоньким, а вот его попутчица получила огнестрельное ранение.

Московский угрозыск арестовал двух преступников, кровавый след которых обнаружили на спуске у Новогиреевской эстакады. В помятых «Жигулях» был найден труп москвича Г. Убийцы на первых же допросах дали показания. После просмотра «боевика» 20-летний М. и его приятель, дезертировавший из подмосковной воинской части, прямо у кинотеатра остановили частника. Замысел созрел за пять минут до этого: выбросить водителя из машины, а затем ее продать. Владелец авто оказал сопротивление, и грабители несколькими ударами ножа убили его. Труп перетащили на заднее сиденье и двинулись за город уничтожать улики. По пути угодили в аварию, бросили автомобиль и скрылись. Но в конце концов их нашли.

ЧЕГО НЕ УЧЛА ИНСТРУКЦИЯ

В № 8 журнала мы опубликовали в сокращении «Инструкцию по организации в органах внутренних дел производства по делам об административных нарушениях Правил дорожного движения и иных норм, действующих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения». Сегодня этот документ комментирует юрист, руководитель специализированной консультации по социально-правовым вопросам Л. ОЛЬШАНСКИЙ.

Инструкция, утвержденная Приказом министра,— это, как говорят юристы, подзаконный акт, который детализирует, уточняет, разъясняет закон, но не более. Ни в коем случае он не должен выходить за рамки самого закона, законности вообще. Именно с этой позиции попытаемся оценить Инструкцию, привлекшую внимание автомобильной общественности. Отметим сразу, что она предусматривает достаточно взвешенный подход к обвинению водителя в таком часто встречающемся деянии, как управление транспортным средством в состоянии опьянения. При использовании индикаторной трубки «Контроль трезвости» теперь обязательно присутствие не менее двух свидетелей. Однако целесообразно было бы включить в Инструкцию положение о необходимости наличия свидетелей, подтверждающих, что обвиняемый был именно водителем, а не пассажиром или пешеходом. При судебном разбирательстве это может потребоваться.

В соответствии с Инструкцией, если водитель отказывается проходить освидетельствование на состояние опьянения с применением трубки либо других технических средств, а также в случае несогласия с результатами проверки, он направляется на медицинское освидетельствование. Это очень важное положение, ибо в больнице или амбулатории тест на алкоголь проводят специалисты с высшим медицинским образованием (как правило, это должен быть психиатр-нарколог) и объективность в этом случае возрастает во много раз.

Много возражений в печати и в среде автомобилистов вызвало разрешение задерживать транспортное средство по одному только предположению инспектора, что оно технически неисправно или водитель нетрезв, и принудительное в связи с этим задержание автомобиля на платной охраняемой стоянке. Инструкция разъясняет, что задержанную машину можно не направлять на специальную охраняемую стоянку, если причина задержания устранима на месте.

Само же задержание автомобиля теперь оформляется протоколом в двух экземплярах. Первый прилагается к административному протоколу, а копия выдается водителю. Ему также разъясняют порядок обжалования действий сотрудников милиции. Попутно заметим, что к составлению протокола задержания надо отнестись с большим вниманием: не забыть описать в нем все дополнительное оборудование — радиоприемник, чехлы, зеркала, магнитофон, фигурные диски, декоративные ручки и т. п. Иначе в случае их пропажи вы лишитесь возможности подать в суд иск на сотрудников милиции.

В коротком отклике на обширную Инструкцию невозможно прокомментировать все ее положения. Но ряд из них вызывает негативную оценку большинства юристов. Например, пункт 7.3. Он гласит, что в тех случаях, когда приостанавливается исполнение постановления о лишении «прав», водителю продлевают срок действия временного разрешения до окончания рассмотрения жалобы (протеста). В принципе это правильно. Однако возникает парадоксальная ситуация. Допустим, водителя оштрафовали и он хочет отменить наказание, подав жалобу. Получается, что ему в данном случае не смогут продлить временное разрешение и он будет лишен возможности ездить на своем автомобиле еще до вынесения окончательного решения.

Существенно сужает право на обжалование пункт 2.6.11.3, где сказано: «Временное разрешение дает водителю право на управление транспортными средствами в течение 30 суток после изъятия у него водительского удостоверения... В необходимых случаях срок действия временного разрешения может быть продлен до двух месяцев должностным лицом подразделения Госавтоинспекции...»

Давайте вспомним, что срок рассмотрения жалоб и заявлений составляет, как правило, один месяц. Первые 30 суток уйдут на обжалование действий инспектора. Начальник отделения может не согласиться с аргументами водителя или его адвоката, что бывает довольно часто. Тогда надо обращаться к вышестоящему начальнику. На рассмотрение следующей жалобы уйдет второй месяц. Все... Больше продлевать временное разрешение по Инструкции нельзя. Такой подход лишает гражданина права обратиться в прокуратуру или Главное управление ГАИ МВД РФ.

Это входит в противоречие с недавно принятым Законом «Об обжаловании в суд действий и решений, нарушающих права и свободы граждан», где сказано: «Для обращения в суд с жалобой устанавливаются следующие сроки:

три месяца со дня, когда гражданину стало известно о нарушении его права;

один месяц со дня получения гражданином письменного уведомления об отказе вышестоящего органа, объединения, должностного лица в удовлетворении жалобы или со дня истечения месячного срока после подачи жалобы, если гражданином не был получен на нее письменный ответ.

Пропущенный по уважительной причине срок подачи жалобы может быть восстановлен судом».

Авторы этого закона учли, что гражданин может заболеть, уехать в командировку, и, словно предвидя появление новой Инструкции МВД, в статье 4 подчеркнули: «Приняв жалобу к рассмотрению, суд по просьбе гражданина или по своей инициативе вправе приостановить исполнение обжалуемого действия (решения)».

Нетрудно предположить, что в противовес Инструкции временные разрешения на управление автомобилем будут продлевать суды, принявшие к производству жалобу водителя, и таким образом защищать его права.

И еще один важный момент. Трудно согласиться с пунктом 2.6.6 Инструкции, который требует от должностных лиц ГАИ приобщать к административному протоколу только обстоятельства, подтверждающие вину водителя: рапорты сотрудников милиции, принимавших участие в задержании или преследовании. Все это доказательства обвинения. А где же будут фиксировать доводы защиты — показания пассажиров, пешеходов, других свидетелей? Об этом Инструкция умалчивает, и получается, что мы будем иметь, судя по всему, неполное, одностороннее, а может быть, и тенденциозное рассмотрение материалов дела по обвинению водителя в совершении административного правонарушения.

Ошибки и неточности никогда исправлять не поздно. И думается, было бы правильным внести в Инструкцию изменения, дополнения и привести ее в соответствие с законами России. Права наших граждан должны быть надежно защищены.

АВТОМОБИЛИ БЕСПЛАТНО, НО ТОЛЬКО ПОДПИСЧИКАМ "ЗА РУЛЕМ"



Торговый Дом "За рулем"

предлагает
набор высококачественных товаров

Широкий ассортимент автомобильных принадлежностей из США
Запчасти к автомобилям отечественного производства
Автомобильные эмали, изготовленные из компонентов немецкой фирмы "BASF GLASUFIT" и финской "ТИКУРИЛА", по их технологии и на их оборудовании
Фильтры фирмы "FRAM" для всех автомобилей и многое другое, что пригодится вам в дороге и ремонте.

Наши адреса: Москва, Бакунинская ул., 72, магазин "За рулем", Ольховский тупик, 17А, фирменный магазин-салон "Лак Тон".

Оцените разнообразие и качество нашего ассортимента:

WD-40 — защитный состав разработан в процессе научных космических исследований в целях соединения функций многих известных продуктов. Он превзошел показатели традиционных легких смазочных материалов, дисперсионных масел, водоотталкивающих веществ, очистителей металла, силиконовых аэрозолей и многих других. Успех основан на том, что состав имеет очень высокое притяжение к поверхности, полностью смачивает все металлические поверхности даже в присутствии влаги. Таким образом, его активные компоненты проникают под влагу через ржавчину и коррозию и образуют на металле защищающий и электрически непроводимый барьер.

Двухкомпонентная полиэфирная шпаклевка "РЕНОКС" предназначена для выравнивания металлических окрашенных и неокрашенных поверхностей кузовов автомобилей, заделки стыков, швов, трещин, раковин. Может быть применена при ремонтной окраске кузовов по технологии спецавтоцентров, не уступает по основным физико-механическим свойствам и технологичности шпаклевке фирмы "ХЕМПРО" (Югославия).

Проблесковые маячки желтого цвета для коммунальных машин. Обладают повышенной надежностью. Время непрерывной работы — 4 часа. Комплектуется обычной или галогенной лампой.

Штампованные поршни высшего качества для автомобилей ВАЗ, обладающие рядом преимуществ перед литьевыми. Изготовляются прогрессивным методом изотермической штамповки.

Охранная сигнализация автомобиля с пьезовибродатчиком и магнитным кодом.

Автомобильные эмали финской фирмы "SADOLIN" и югославской "ODIHEL SPECTROL"; "Тосол" А-40М; автомобильные антенны; противоугонные устройства "руль—педаль".

Совместно с представительством чешской автомобильной компании AVIA мы реализуем **автомобили и фирменные надстройки кузова** (около 100 модификаций), а также запасные части к ним.

Условия поставок: срок 2—3 месяца после оплаты или открытия безотзывного аккредитива. Поставка автомобилей своим ходом на границу Словакия — СНГ, на базу МП АВТИМ г. Ужгород или по железной дороге в пункт назначения. Гарантия — 12 месяцев со дня приема автомобиля или пробег 20000 километров, но не более 16 месяцев с даты поставки.

Мы поставляем крайне необходимый в тяжелых климатических условиях **снегоболотоход СХМ-7.** Это универсальный, конструктивно новый, не имеющий аналогов у нас в стране вид транспорта. Он предназначен для перевозки людей и грузов по снежному бездорожью и любому травянистому покрову, может буксировать специальные гусеничные или лыжные прицепы общей массой до 800 килограммов.

Торговый Дом "За рулем" предлагает также:

Популярные в США автомагнитолы "Audiovox" — 200$

Надежные автосигнализации "Audiovox" — 140$

Незаменимое средство при ремонте автомобиля — суперпрочные пластиковые хомуты (720 наименований) — 30$

Автомобильные пластиковые тенты широкого назначения — 15$

Красочные автоэстампы (около 200 видов) — 7$

Оплата в рублях по текущему курсу.

г. Москва, ул. Бакунинская, 72.
Телефон (095) 261-01-08 Факс (095) 207-16-30.

ГОДЕН — НЕГОДЕН

О МЕДИЦИНСКИХ ТРЕБОВАНИЯХ К ЗДОРОВЬЮ ВОДИТЕЛЯ



Иметь автомобиль и управлять им мечтают очень многие. Но существует причина, которая, мягко говоря, может поставить на этом желании крест,— это состояние здоровья человека. Судя по почте журнала, данный вопрос волнует многих читателей. Они обращаются в редакцию в надежде, что медкомиссия, отказав в выдаче разрешения, ошиблась или что-то не учитывает, ратуют за то, чтобы требования к здоровью водителей стали более демократичными. По этому поводу мы попросили дать разъяснения МАРГАРИТУ ЧЕРЕМИСИНУ — председателя медицинской водительской комиссии поликлиники МВД России.

Чаще всего проблемы, связанные с получением разрешения на управление автомобилем возникают в кабинете окулиста. Порой здесь разыгрываются маленькие трагедии, в основе которых — незнание требований, предъявляемых к зрению водителя. А они строгие. Недопустимы хронические заболевания оболочек глаза, сопровождающиеся значительным нарушением зрения, стойкие изменения век, а также хроническое, не поддающееся лечению воспаление слезного мешка с сильным слезотечением. Правда, в последнем случае после операции с хорошим результатом можно получить допуск к рулю.

Преградой для получения «прав» является отсутствие зрения в одном глазу или искусственный хрусталик. И еще — заболевание сетчатки, зрительного нерва, глаукома. В то же время сегодня уже не служит во многих случаях препятствием для вождения нарушение в цветоощущении (дальтонизм), как и ношение очков, если зрение в них не ниже допустимых показателей (шесть верхних строчек таблицы). Для сведения тех, у кого нарушено зрение: возможная коррекция (в том числе контактными линзами) при близорукости и дальнозоркости допускается в пределах 8 ОД, при астигматизме — 3 ОД.

Разумеется, не одним только хорошим зрением ограничиваются требования к водителю. Существуют и другие, довольно многочисленные противопоказания и перечислять их пришлось бы очень долго. Назовем лишь основные. Это заболевания, вызывающие нарушение функций вестибулярного аппарата, хронические психические заболевания, алкоголизм, токсикомания, эпилепсия. К этому надо добавить доброкачественные новообразования, рубцы, затрудняющие движения рук и ног и ограничивающие подвижность шеи, а еще неправильно сросшиеся переломы, стойкие изменения в крупных суставах. Противопоказанием служит отсутствие одной руки или ноги (применительно к обычному автомобилю, а не с ручным или ножным управлением), пальцев или их фаланг, а также неподвижность межфаланговых суставов.

Особо следует сказать о сердечно-сосудистых заболеваниях. За руль не могут садиться люди, страдающие тяжелым пороком сердца, гипертонической болезнью 3-й степени и другие, у которых резкое ухудшение самочувствия по причине болезни сердца или сосудов может произойти в любой момент. Индивидуально в каждом конкретном случае комиссия решает вопрос о допуске к управлению машиной при имплантированном стимуляторе ритма сердца, заболеваниях легких и крови.

Что касается слуха, то противопоказанием здесь служат хронические одностороннее или двустороннее воспаление среднего уха. При полной глухоте, глухонемоте вопрос о допуске к управлению автомобилем может решаться индивидуально с переосвидетельствованием не реже чем через два года.

Таковы в общих чертах медицинские ограничения к управлению транспортными средствами. Но хотелось бы отметить, что в последнее время требования к состоянию здоровья водителя претерпели изменения. Раньше, например, при заболевании сахарным диабетом медицинское разрешение не давалось вообще. Сегодня это решается индивидуально, и часто в пользу водителя, особенно если нет частых обострений. Смягчились и ограничения по возрасту.

Недавно был у нас на приеме дедушка 1910 года рождения, кстати, абсолютно здоровый,— разрешили ездить. Обычно проблемы возникают с гипертониками — они часто не согласны с решением комиссии. В этих случаях назначаем повторное обследование.

Согласно действующему поныне приказу бывшего Министерства здравоохранения СССР № 555 от 29 сентября 1989 года «О совершенствовании системы медицинских осмотров трудящихся и водителей индивидуальных транспортных средств», сегодня любая поликлиника, любое лечебно-профилактическое учреждение вправе решать вопрос о допуске к вождению. Скажем, можно обратиться в поликлинику по месту жительства и пройти там за плату медицинскую комиссию, поскольку лечебные учреждения занимаются сегодня хозрасчетной деятельностью. Таким образом, удалось покончить с очередями, которые существовали раньше и вызывали справедливые нарекания тех, кто обращался за медицинской справкой на право вождения автомобиля. Однако это в ряде случаев сказалось на качестве обследования — оно стало поверхностным. Кроме того, сегодня, когда почти все покупается и продается, среди объектов продажи оказалось и медицинское разрешение на вождение. Представьте себе, что такую справку получит больной. Приступ бронхиальной астмы, диабета или сердечно-сосудистой недостаточности в дороге, когда водителю не хватает воздуха, нарушается ориентация, теряется реакция — он просто не в состоянии справиться с управлением автомобилем... Результат — очередная авария, порой с самым тяжелым исходом. Или гипертонический криз, сопровождающийся внезапным ухудшением зрения. Все «плывет» перед глазами. Где уж там следить за дорогой! Врачи, работающие в «водительских комиссиях», должны осознавать свою колоссальную ответственность. Ведь мы все в той или иной мере участники дорожного движения.

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

НАЙТИ СВОЙ ПУТЬ

Фирма "Консул Системс" предлагает охранные системы

Не секрет: охранные системы для автомобиля, дома, офиса, равно как и средства личной самообороны пользуются сейчас большим спросом. Приборами подобного типа торгуют многие фирмы. Одна закупает за рубежом товар числом поболее, ценою подешевле, а вторая надеется на громкое имя известной западной компании и сотрудничает только с ней, при этом стоимость предлагаемых изделий бывает неоправданно высокой.

"Консул Системс" идет нетрадиционным путем. Сотрудники фирмы приобретают устройства за границей, выбирая в каталогах разных производителей все лучшее, что у них есть, и при этом наиболее подходящее российскому потребителю. Критерии пригодности товара для нашего рынка просты: доступная цена, надежность, возможность монтажа на отечественные и импортные автомобили, совместимость приборов нескольких марок, если планируется их работа в едином комплекте (см. ЗР, 1993, №3—11).

Нужное оборудование в магазине фирмы найдут как люди среднего достатка, так и хорошо обеспеченные. Покупатель не обязан приобретать всю систему, например целиком автомобильную сигнализацию. Каждый может выбрать тип и количество приборов в комплекте по своему желанию или финансовым возможностям. А наиболее полный и дорогой набор, пожалуй, удовлетворит запросы самых взыскательных потребителей.

"Консул Системс" не останавливается на достигнутом. Компьютерный банк данных о товарах зарубежных компаний постоянно пополняется. У сотрудников есть возможность тестировать отдельные образцы и составленные из них комплекты. Учитываются пожелания заказчиков и, конечно, опыт работников мастерской фирмы, которые устанавливают охранные системы и занимаются их гарантийным обслуживанием.

Итак, с одной стороны хорошее знание нашего рынка, прямая связь с потребителем, широкая сеть дилеров в России, с другой — знание техники, опыт, налаженные контакты с производителями электронного оборудования. Стратегия фирмы долговременная, поэтому потенциал, накопленный за полтора года, будет использован и в дальнейшем. При этом основное направление деятельности останется прежним — системы безопасности. В ближайшее время начнется сборка приборов из японских деталей в нашей стране.

Но не только охранные устройства для дома, офиса, автомобиля можно приобрести на складе "Консул Системс" или у дилеров. Вам также предложат автомобильные аксессуары (фонари, лампы подсветки, дополнительные стоп-сигналы, розетки питания), аппаратуру, обеспечивающую секретность деловых переговоров (например, детектор подключения к телефонной линии), и, конечно, элементы питания, аккумуляторы для радиосторожей, пультов управления электронной техники и т.д. Товары, которые рекламирует фирма, всегда есть в ее магазине. А кроме того, можно заказать еще около 500 наименований, ознакомившись с образцами. "Консул Системс" заключает контракты на поставку оптовых партий.

Любопытный факт: стоимость товара у региональных представителей мало отличается от московских. Небольшая разница связана лишь с транспортными расходами по доставке в отдаленные районы. Это стало возможным благодаря системам скидок. Одна — для официальных дилеров, другая — для оптовиков. Обе системы уникальны. Впрочем, цены и без того невысокие. **Заинтересованных в сотрудничестве фирма приглашает работать постоянным региональным представителем.**

Однако сколько ни говори "халва" — во рту сладко не станет. Лучше один раз побывать в гостях у "Консул Системс", чем много раз прочитать о ней в журнале.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ФИРМЫ

ЭСТОНИЯ:
ТАЛЛИНН, «БИКО-С», ул.Розкранси,12, тел: 45-12-62

ЛИТВА:
КАУНАС, «Убас», ул. Саванорю, 271.

УКРАИНА:
ХАРЬКОВ, «Велес», пр. Тракторостроителей, 144
тел: 64-37-98, тел/факс: 66-05-82.

РОССИЯ:
ТЮМЕНЬ, «Юджин», ул. Республики, 55, 21-40-86, 22-19-04.
УЛЬЯНОВСК, «Щит-Сейф-Сервис», ул. Льва Толстого, 16, тел: 31-29-72
ВЛАДИВОСТОК, «РЕА», пр.Красного Знамени, 10, тел/факс: 25-02-59.
ЕКАТЕРИНБУРГ, «Комспек», ул. Комсомольская, 34, комн. 415, тел.49-92-50, факс:49-90-68.
НОВОСИБИРСК-60, «ICI», ул.Советская,52, тел: 28-92-05.

МОСКВА:
«Октет», 5-Донской проезд, 21Б, тел. 955-54-48.
«Стандарт-М», Пролетарский пр., 23-28, 325-50-49.
«Татьяна». Байкальская, 17, 421-57-00.
«Телком Лтд.», ул. Краснобогатырская, 23, 365-16-18.
«Денис и Д», ул.Дубнинская, 46, стоение 5, 251-38-34.



CONSUL SYSTEMS

105113, МОСКВА, Буракова, 13, тел. (095) 366-29-04, 366-29-05, факс 365-14-81.

ТОВАРЫ ИЗ АМЕРИКИ!

ТОРГОВЫЙ ДОМ "ЗА РУЛЕМ" РЕАЛИЗУЕТ СО СКЛАДА В МОСКВЕ



- СИГНАЛЫ, ГАЛОГЕННЫЕ ФОНАРИ ЗАДНЕГО ХОДА
- ПРОТИВОУГОННЫЕ УСТРОЙСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОГО ОПОВЕЩЕНИЯ
- ПРИСАДКИ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ МОЩНОСТИ ДВИГАТЕЛЯ
- ОЧИСТИТЕЛИ КАРБЮРАТОРА
- ОЧИСТИТЕЛИ ТОПЛИВНОЙ СИСТЕМЫ
- ЖИДКОСТЬ ДЛЯ ОБЛЕГЧЕНИЯ ПУСКА ДВИГАТЕЛЯ
- КОМПРЕССОРЫ
- АВТОКОМПРЕССОРЫ
- ПРОБЛЕСКОВЫЕ МАЯКИ ТРЕХЦВЕТНЫЕ
- ПРОТИВОТУМАННЫЕ ФАРЫ
- НАБОРЫ ВЫСОКОВОЛЬТНЫХ ПРОВОДОВ
- НАБОРЫ ДЕРЖАТЕЛЕЙ ГРУЗА
- МАСТИКУ ПОЛИРОВОЧНУЮ ЦВЕТНУЮ
- ДЕФРОСТЕРЫ И ВЕНТИЛЯТОРЫ ОБОГРЕВА ЗАДНЕГО СТЕКЛА
- ОХРАННЫЕ СИГНАЛИЗАЦИИ
- ШПАТЛЕВКУ С ОТВЕРДИТЕЛЕМ
- ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ ДВОЙНЫЕ
- АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЧЕХЛЫ
- ЗАМКИ ДЛЯ РУЛЯ РЕЕЧНЫЕ
- ЧЕХЛЫ ДЛЯ РУЛЯ
- РЕМНИ ГЕНЕРАТОРА
- НАСОСЫ РУЧНЫЕ
- "КРОКОДИЛЫ"
- АВТОВЕНТИЛЯТОРЫ
- ВЕНТИЛЯТОРЫ
- СУМКИ-ТЕРМОС
- ОПЛЕТКИ РУЛЯ
- АВТОКОФЕВАРКИ
- АВТОБРИТВЫ





ГОСПОДА, ЧЕРЕЗ ТОРГОВЫЙ ДОМ "ЗА РУЛЕМ" ВЫ МОЖЕТЕ ЗАКАЗАТЬ ЛЮБОЙ НЕОБХОДИМЫЙ ДЛЯ ВАС ТОВАР ИЗ АМЕРИКИ.

Принимаем заказы на оптовые и мелкооптовые партии автомобильных товаров.

- ШИРМЫ
- АВТОФУРНИТУРУ
- ЛАМПЫ ГАЛОГЕННЫЕ
- ЗЕРКАЛА ПАНОРАМНЫЕ
- КОВРИКИ АВТОМОБИЛЬНЫЕ
- СУМКИ ДЛЯ АВТОМАГНИТОЛЫ
- ЗНАКИ АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ
- ПРИСПОСОБЛЕНИЯ ДЛЯ МОЙКИ СТЕКОЛ
- СВЕЧИ АВТОМОБИЛЬНЫЕ СПЕЦИАЛЬНЫЕ



г. Москва, ул. Бакунинская, 72.
Телефон (095) 261-01-08; факс (095) 207-16-30

Рубрику ведет адвокат Л. ЧЕЛЯПОВ

В январе 1993 года у нас угнали автомобиль. Было заведено уголовное дело, но машину, конечно, не нашли — милиция сейчас успевает только регистрировать преступления. Узнав, что есть Закон о собственности, я подал в суд необходимые документы в надежде на компенсацию. Решение было в мою пользу. Усть-Абаканский райфинотдел должен был возместить мне ущерб. Туда я и обратился. Однако, кроме того, что «денег мне не видать», ничего вразумительного не услышал. Сказали еще, что не знают, из какого фонда платить, и Закон, вроде, приостановлен и даже отменен Республикой Хакасия. Хотелось бы узнать, стоит ли рассчитывать на возмещение ущерба.
Республика Хакасия,
г. Сорск **О. КОХОВЕЦ**

Действительно, до настоящего времени не определен фонд, из которого можно получить компенсацию за угнанный автомобиль. По причине недостаточного юридического и экономического обеспечения ст. 33 Закона о собственности подобные иски, как правило, не рассматриваются судами. Поэтому рассчитывать на скорое возмещение причиненного ущерба трудно.

●

В августе 1992 года я, управляя своим ВАЗ-2106, по собственной вине попал в ДТП — столкнулся с «Москвичом». Оба автомобиля получили повреждения. У меня, как и положено, было изъято водительское удостоверение и выдано временное разрешение. Инспектор ГАИ сказал, что удостоверение будет выслано спецбатальоном ДПС № 3 г. Пушкино в г. Видное Ленинского района Московской области по месту учета моей машины.

Я восстановил оба автомобиля (претензий со стороны владельца «Москвича» нет, о чем свидетельствует расписка) и не стал продлевать месячный срок действия разрешения в надежде, что вот-вот получу обратно свои «права». Однако в Ленинский район области они так и не поступили, попав почему-то в одноименный район Москвы, откуда их 22 октября 1992 года отправили обратно в г. Пушкино. Где они — никто не знает по сей день. ГАИ отвечать за свою халатность не собирается. Что мне делать!
Москва
Ю. САВОСТИН

Рекомендую обратиться с заявлением к начальнику ГАИ г. Видное с просьбой в порядке исключения рассмотреть сложившуюся ситуацию. К заявлению необходимо приложить справку о вашей виновности и временное удостоверение (разрешение). В случае отказа (необходимо попросить выдать его в письменной форме) следует обратиться с аналогичным заявлением в областную ГАИ. Копию целесообразно направить в УГАИ МВД РФ.

●

В августе 1992 года в мой ЗАЗ-968М врезался ЗИЛ-130, принадлежащий ПМК-1. В результате мой автомобиль почти полностью выведен из строя. Вина водителя ЗИЛ признана безоговорочно. Спустя три недели после ДТП этот водитель погиб. Экспертом была составлена калькуляция восстановительного ремонта. Ответчиком в суде была ПМК. Суд вынес решение: иск удовлетворить. Проходит время, но причитающуюся сумму я получить не могу. Судебный исполнитель отвечает, что на счету ПМК нет денег и когда они будут, неизвестно. Действительно, как я узнал, ПМК на «картотеке», имеет долг в 10 млн. руб. Но как быть мне, ведь деньги обесцениваются, запчасти дорожают...
Тамбовская область,
Никифоровский район,
р. п. Дмитриевка
А. ИВАНОВ

В июле 1991 года при аварии я настоял на вызове ГАИ, после чего виновник происшествия, владелец ВАЗ-2108, заявил, что не будет возмещать ущерб за ремонт моего автомобиля ВАЗ-21011 (по заключению автоэксперта сумма тогда составила 512 руб.). До декабря 1991 года виновник аварии, проживающий в Красноярском крае, на запросы не отвечал, и я к маю 1992 года восстановил машину за свой счет. Запчасти покупал и в коммерческих магазинах, и на СТО, что подтверждено документами. За это время сумма ремонта выросла до 9 тыс. руб. В июне 1992 года я вынужден был предъявить иск через суд, но виновник аварии туда не явился. И только после неоднократных жалоб в высшие юридические инстанции суд обязал ответчика уплатить указанную сумму. Мной же до сих пор не получено ни рубля. Неужели нельзя обязать ответчика к выплате ущерба!
г. Новосибирск **Л. ПУШКАРЕВ**

Вопросы обоих читателей касаются исполнения вынесенных судебных решений по искам о возмещении ущерба в результате ДТП. В случае отказа ответчика выплатить долг из-за неплатежеспособности либо по другим причинам следует обратиться в суд, вынесший решение по иску, с жалобой на исполнение решения. В ней нужно кратко изложить обстоятельства, по которым решение не исполняется, и поставить вопрос о наложении ареста на счета, вклады либо имущество ответчика для взыскания причитающихся денежных сумм.

●

После угона мой автомобиль ГАЗ-21 был найден разукомплектованным, без номерных знаков, о чем и был составлен акт. Когда же я обратился в ГАИ, чтобы получить новые «номера», мне насчитали большую сумму за их оформление (изменение в техпаспорте, стоимость новых знаков и т. д.). Объясните, почему, будучи наказан жуликами, я должен платить еще и государству, которое не смогло их поймать!
Москва **В. СТЕПАНОВ**

В данном случае лучше всего обратиться с соответствующим письменным заявлением к начальнику ГАИ по месту регистрации машины, приложив копию постановления о возбуждении уголовного дела по факту похищения либо угона автомобиля. В случае отказа, который вам должен быть выдан в письменной форме, вы имеете право подать мотивированную жалобу в вышестоящий орган ГАИ либо в народный суд.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр.
Правильные ответы: 3, 4, 7, 10, 11, 16, 18, 19.

I. Не нарушил Правила только мотоциклист. Грузовик стоит так, что между ним и сплошной линией разметки явно меньше 3 метров, а это запрещено. Нельзя также останавливаться под эстакадой, как это сделал водитель автобуса (пункт 13.7).

II. Движение грузовику запрещено по траектории А. Об этом водителя информирует знак «Движение легковых автомобилей». Знак «Направление движения для грузовых автомобилей» лишь указывает рекомендуемое направление движения, поэтому грузовик может повернуть и направо, и налево (приложение 1, пункты 4.4 и 5.30.2).

III. Если автомобиль не удается убрать из опасной зоны, то совершенно правильно водитель послал двух человек вдоль путей для предупреждения машиниста об опасности. Сам он должен оставаться около неисправной машины и подавать сигналы общей тревоги — сочетание из одного длинного и трех коротких гудков (пункт 16.6).

IV. Правила водитель легкового автомобиля не нарушит, так как обгон запрещен перед железнодорожным переездом (за 100 метров) и непосредственно на нем (пункт 12.3).

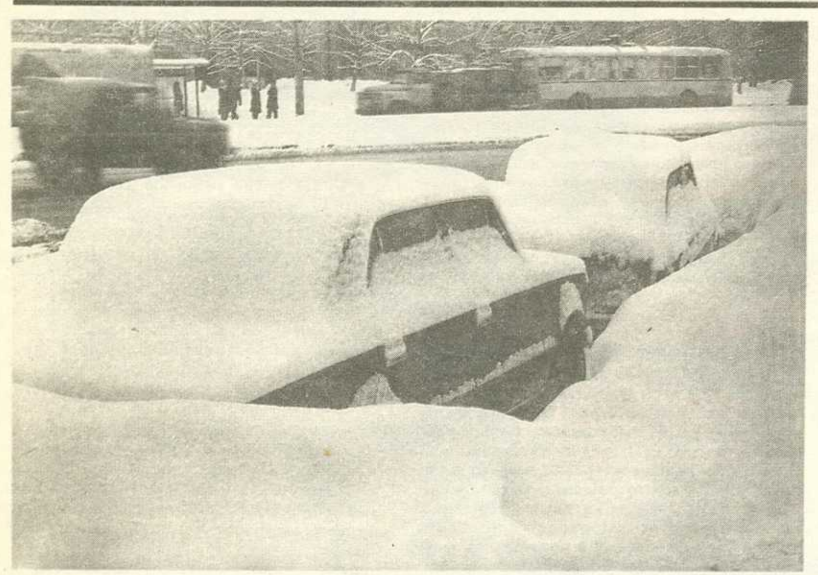
V. Погрузка и разгрузка автомобиля в зоне действия знака «Стоянка запрещена» никак не ограничиваются, независимо от продолжительности работы (раздел 2 «Основные понятия и термины»).

VI. Вне населенных пунктов туристскому автобусу разрешено движение со скоростью не более 90 км/ч. Знак «Ограничение максимальной скорости», примененный с табличкой «Влажное покрытие», действует только тогда, когда проезжая часть мокрая (пункт 11.3; приложение 1, пункты 3.24 и 7.16).

VII. Правила остановки не нарушил никто. На изображенном участке дороги установлен знак «Место стоянки» с табличкой «Способ постановки транспортного средства на стоянку». Значит, на тротуаре разрешена стоянка легковым автомобилям и мотоциклам. Остальным транспортным средствам стоянка здесь запрещена, но это не значит, что запрещена и остановка. Поэтому и водитель грузовика имеет право остановиться у края проезжей части (пункты 13.7 и 13.8).

VIII. Водитель грузовика должен пропустить разворачивающийся легковой автомобиль, так как при включении разрешающего сигнала светофора нужно уступить дорогу тем, кто завершает поворот или разворот (пункт 14.6).

Раздел ведут редакторы В. АРКУША, Б. СИНЕЛЬНИКОВ, Д. ПОСТНИКОВ



ПОНАДОБИТСЯ ЗИМОЙ

Для облегчения жизни — своей и автомобиля — в холодное время года опытные водители используют разные хитрости, а также специальные препараты. О некоторых из них рассказывает сегодня А. ЧУЙКИН.

Начну с общеизвестной операции, о которой, к сожалению, нередко забывают. Если вы до зимы ездили на летнем моторном масле, то при снижении температуры до нуля и ниже надо переходить на всесезонное либо зимнее. Тогда не только сэкономите время на пуск и прогрев двигателя, но и предотвратите разрушительный износ деталей по причине плохой смазки, что происходит при излишне вязком масле (не говоря уже о застывшем). При температурах ниже —20 °С лучше применять зимнее масло.

Если вы доливали в «Тосол» воду, когда падал его уровень, полезно перед холодами проверить плотность состава, которая должна быть 1,075...1,085 г/см^3. В случае необходимости доливают концентрат «Тосол-М». С заменой воды на «Тосол» лучше не тянуть — морозы, как водится, ударяют внезапно.

Говоря о плотности вообще, нельзя не вспомнить и об аккумуляторе. Зимой надо внимательно следить за плотностью электролита. Если она снизилась до 1,24 г/см^3, батарею следует зарядить, иначе вращать стартер и коленвал в мороз она не сможет.

Если у вас автомобиль с дизельным двигателем, может возникнуть еще одна проблема. Многие дизельные иномарки болезненно, в отличие от своих бензиновых собратьев, реагируют на холод. Это объясняется принципом работы дизельного мотора. Чтобы облегчить его пуск, фирмы — производители автопрепаратов предлагают средства типа «Блиц-старт», в состав которых входит эфир, издавна помогавший шоферам пустить зимой и дизель, и бензиновый мотор.

Но трудности с пуском возникают не только из-за принципиальных особенностей. Ведь накануне зимы в баке вашего автомобиля скорее всего осталось летнее топливо. Вообще-то дизтопливо марки «Л» (летнее) предписано использовать только при температуре выше 0 °С, но, как показывает практика, и при температурах ниже этого предела двигатель работает, что может дезориентировать. В морозы пустить дизель на летнем топливе вряд ли удастся из-за кристаллизации содержащихся в нем парафинов. Поэтому позаботьтесь, чтобы к зиме бак дизельного автомобиля был заправлен только зимним топливом с меньшей вязкостью и температурой вспышки, чем у летнего. В крайнем случае разбавьте летнее топливо керосином — способ, проверенный и даже рекомендуемый для отечественных дизельных грузовиков заводами-изготовителями. Годится и низкооктановый бензин.

Если же у вас не поднимается рука лить керосин в бак дизельной иномарки, можете воспользоваться специальными препаратами, растворяющими парафины и приближающими свойства летнего дизтоплива к зимнему. Такая импортная «химия» тоже продается.

В холода очень полезен препарат, поглощающий воду (ледяные пробки в топливопроводах и агрегатах системы питания доставляют массу неприятностей). Один из них — «Dry fuel+plus+» фирмы «Wynn's», который применяют и для карбюраторных, и для дизельных двигателей. Это средство не только поглощает воду в бензине и дизтопливе, но и очищает топливную систему от ржавчины.

Помимо серьезных проблем, зима готовит нам и мелкие каверзы. Наверное, каждому водителю знакома такая ситуация. Морозное утро после вчерашней слякоти, надо ехать, а попасть в машину невозможно: замки дверей замерзли. Чтобы избавить себя от такого рода неприятностей, загодя смажьте замки хотя бы тормозной жидкостью. Однако лучше защищают их от влаги специальные составы: например, смазка VD-40 или встречающийся в магазинах «Антиобледенитель дверных замков» фирмы «Caramba» — дорогой, но эффективный и в удобном флакончике — 50 мл. Кстати, подобные средства выпускают и у нас — отечественные со скромными названиями «Масло для замков» или ЗВВС намного дешевле, но тоже хорошо помогают.

Если машина стоит в гараже, то не забудьте обработать и замки ворот, даже если не собираетесь выезжать зимой — во-первых, мало ли что понадобится в гараже, а во-вторых, не будете мучиться с заржавевшим замком весной.

Зимой после ночной стоянки часто образуется наледь на стеклах. Можно подождать, пока ее растопит «печка», а если некогда — счистить пластмассовым скребком. Еще лучше обрызгать стекло жидкостью из аэрозольного баллончика «Очиститель стекла», который тоже можно встретить в магазине или в киоске. Правда, импортная эта вещица сравнительно дорогая, а отечественную нынче вряд ли увидите.

Зимой стекла сильно потеют изнутри, и нелишним будет препарат, который предотвращает конденсацию влаги, пока не прогреются двигатель и отопитель. Раньше продавались специальные салфетки против запотевания — протер стекло, и нет больше на нем влаги. Но они обладали неприятным побочным эффектом. При вечерних и ночных поездках, когда свет фар встречного автомобиля попадал на лобовое стекло, сидящие в машине могли любоваться его ярким сиянием, затмевающим дорогу.

Чтобы завершить разговор о стеклах, вспомним об омывателе. Зимой при околонулевых температурах пользоваться им приходится часто, а вода, которой наполнен бачок, замерзает. На прогретой машине тепло от двигателя, как правило, растапливает лед в бачке (если он, конечно, находится в моторном отсеке), однако на ходу часто замерзают форсунки омывателя и трубки, подводящие к ним воду. Этим страдают, в частности, «восьмерки». Так что специальные жидкости для омывателей необходимы. Из отечественных можно назвать НИИСС-4, «Обзор». Бывают и другие, без названий.

Пожалуй, мы упомянули основные из средств, необходимых зимой. Для люби-

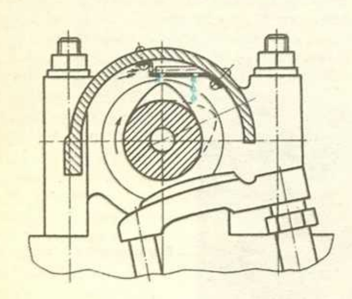
телей экзотики припасено немало импортных препаратов и составов. Например, аэрозоль, который при нанесении на покрышку образует шершавую поверхность вроде шкурки и позволяет двигаться какое-то время по льду без буксования и заносов. К сожалению, большинство химических средств «оттуда» снабжены инструкциями только на иностранных языках, а продавцы помимо того, что эти составы относятся к зимним, ничего сказать не могут. При покупке не стоит ориентироваться только по картинке на упаковке — желательно разобраться и в тексте.

Подготовка автомобиля к эксплуатации зимой, понятно, не исчерпывается приобретением такого рода «химии». На наших обильно посыпанных песком и солью дорогах быстро корродирует кузов, поэтому обязательной стала дополнительная обработка его антикоррозионными составами, но это — тема отдельного разговора.

ПРОШУ ОБЪЯСНИТЬ

Продлит ли срок службы распределительного вала и рычагов в «жигулях» дополнительная смазка?

Преждевременный износ распределительного вала и рычагов газораспределительного механизма в «жигулях» был массовым бедствием несколько лет назад. Причиной явилась недостаточная твердость и износостойкость трущихся поверхностей этих деталей. В поисках мер, снижающих износ, некоторые автолюбители пытались подать больше масла к месту контакта кулачка и рычага, например, по специальным трубкам под давлением или при помощи маслосборников наподобие изображенного на рисунке.



Дополнительная смазка кулачка каплями из маслосборника.

К сожалению, эти меры заметного результата не дали, поскольку масляный туман, создающийся под крышкой, обеспечивал достаточную смазку деталей. Выправило положение повышение их износостойкости по новой технологии, освоенной заводом несколько лет назад. Ныне только двигатели со старыми валами и рычагами напоминают о былом дефекте.

Некоторые владельцы «запорожцев» и «москвичей» применяют касторовое масло в двигателях и довольны его работой. Можно ли использовать это масло в «жигулях»?

На заре автомобиле- и мотоциклостроения «касторка» для смазки двигателя использовалась широко, позже применялась в основном на спортивных двухтактных мотоциклетных моторах, а в современных автомобилях присутствует только в качестве компонента тормозной жидкости БСК.

Двигатели современных автомобилей отличаются от старых моделей большей механической и тепловой напряженностью и поэтому предъявляют более высокие требования к качеству масла. Удовлетворить этим требованиям удается, добавляя к маслам из нефти специальные вещества — присадки, каждая из которых улучшает одно или сразу несколько свойств масла. Так, противоизносные присадки снижают износ трущихся деталей, моющие — уменьшают отложения «лака» на деталях и не допускают пригорания поршневых колец и т. д.

Очень важные присадки — загущающие, которые повышают индекс вязкости масла, иначе говоря, расширяют температурный интервал его применения, уменьшая зависимость кинематической вязкости от температуры.

Касторовое же масло (кстати, растительное) хоть и обладает хорошими смазывающими свойствами, не содержит присадок и по своим характеристикам уступает обычному моторному маслу. Кроме того, невысока его стабильность, то есть способность противостоять окислению и изменению состава в процессе эксплуатации.

Все это, а также высокая стоимость касторового масла по сравнению с нефтяными моторными маслами предопределило его замену последними.

И применение «касторки» в современном двигателе, будь то «Запорожец» или «Жигули», допустимо лишь как выход из затруднения (на короткое время), но отнюдь не систематически.

Читал и слышал, что колесо хорошо балансируется, если в шину залить немного воды, а лучше незамерзающей жидкости — глицерина, «Тосола» или тормозной (БСК). Почему этот способ не находит широкого применения?

В редакцию не раз приходили письма с подобными вопросами или предложениями опубликовать такую рекомендацию. Мы обычно отвечали, что ни теоретически, ни практически этот способ ожидаемого эффекта дать не может. Но вот автор последнего письма, как говорится, достал нас, и мы решили провести испытания.

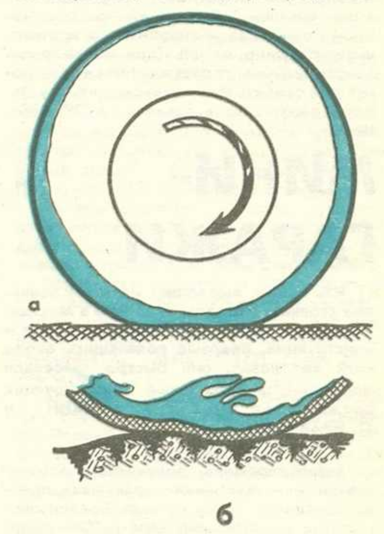
В качестве подопытного послужил ВАЗ-2108 с бескамерными шинами. Колеса были недавно отбалансированы на СТО и нареканий не вызывали. Сняв грузики с левого переднего колеса (их масса — 20 и 60 г с внутренней и наружной сторон соответственно), отправились на контрольные заезды. Характерный бубнящий звук разбалансированного колеса послышался уже на скорости 40 км/ч, а на большой, около 100, руль стал вибрировать и чуть дергаться из стороны в сторону.

Приступили к опытам. В спущенное колесо ручным насосом накачали полстакана воды (дело было летом и зря тратить «Тосол», обычно рекомендуемый «изобретателями», не хотелось) и довели давление воздуха в шине до нормы.

Что показали заезды? Во-первых, звук сохранился, хотя стал глухим. Во-вторых, вибрации на руле тоже не исчезли. Ощущения, конечно, субъективные, но вибрация как бы смягчилась, и «баранка» дрожала чуть меньше. Кроме того, признаки разбалансировки проявлялись не всегда, но их легко можно было ощутить при смене режимов движения. Так, после кратковременной езды накатом руль задергался в руках уже на скорости 90 км/ч.

Мы не ограничились этим и залили в многострадальную шину еще стакан воды: существенных изменений не произошло, колесо не сбалансировалось.

Такой результат легко объясним. При быстром вращении колеса жидкость внутри шины распределяется по внутренней поверхности беговой дорожки. Поскольку она неровная, то и вода распределяется



Распределение жидкости: во вращающемся колесе на стенде (а) и на дороге (б).

неравномерно, скапливаясь, по закону физики, в наиболее удаленных от оси местах — впадинах (рис. а). Но нельзя утверждать, что именно это место у шины — самое легкое, так что вода не компенсирует здесь меньшую массу. А значит, совсем необязательно, что дисбаланс шины будет устранен. Это — на вывешенном колесе.

При работе шины на дороге картина усложняется (рис. б). В месте контакта с опорой (грунтом) она проминается, и жидкость отсюда отбрасывается внутрь шины. Сколько ее остается в этот момент на поверхности и в каких местах, зависит от массы и вязкости жидкости, а также от частоты вращения шины. Не исключено, что при каких-то режимах движения все совпадает таким благоприятным образом, что колесо сбалансируется. Но такие совпадения крайне редки.

В «Жигулях» с пробегом 57 000 км при каждом троганье вперед или назад слышен щелчок из-под машины. Осмотром определить причину не удалось. Что может издавать такой звук?

Скорее всего, шарнир карданной передачи. В нем износились шипы крестовин и игольчатый подшипник, что привело к увеличению зазора между ними. Он позволяет валам, соединяемым шарниром, поворачиваться относительно друг друга по мере износа на все больший и больший угол. Это проявляется стуком деталей в момент, когда вал начинает поворачиваться или резко изменяется частота его вращения. Так, при троганье автомобиля поворачивающийся передний вал бьет по неподвижному заднему, а при сбросе газа во время движения задний вал бьет притормаживаемый двигателем передний. Вот так, без осмотра, нажимая и отпуская педаль газа, заставляют автомобиль двигаться рывками со стуком карданного шарнира.

Чтобы точно оценить степень износа шарнира, надо поворачивать руками валы в разные стороны, когда машина стоит на эстакаде или осмотровой яме. Если при этом слышен стук и видно перемещение одного вала относительно другого, шарнир нужно менять (при чрезмерном износе валы могут разъединиться на дороге). Как самостоятельно выполнить эту работу, рассказано и показано в ЗР, 1986, № 12.

МИНИ-ГАРАЖИ

Как грибы, вырастают на автомобильных стоянках городов, особенно в Москве, маленькие гаражи всевозможных видов и конструкций. Впервые появившись около трех лет назад, они быстро завоевали популярность. Основные конструкции представляют сегодня А. ЧУЙКИН и О. КРАВЧЕНКО.

Такие гаражики, получившие прозвища «пенал», «хлебница», «ракушка», прочно заняли место на пути от брезентового тента к настоящему гаражу. Они худо-бедно, но выполняют многие функции последнего. Прежде всего, это защита машины от злоумышленников. Конечно, не полная гарантия от угона, но от хулиганья, разбивающего стекла и лезущего в салон, мини-гараж убережет. Да и спрятать машину от воровского взгляда невредно, а заодно укрыть от дождя, снега и прочих атмосферных явлений.

Ни «пенал», ни «хлебница» не могут служить местом ремонта машины и хранения запчастей и инструмента — это по силам только их «большому брату», но разместить несколько канистр вдоль задней стенки вполне можно.

Специфичная функция мини-гаража — «бронирование» места на площадке. Ведь нередко припарковать машину вблизи дома бывает трудно — стоянка забита, а тут, пожалуйста, свое постоянное место, которое никто другой не займет.

Естественно, установка подобных «ящиков» требует упорядочения стоянки, но не обязательно ценой снижения ее вместимости: для въезда-выезда из такого гаража достаточно двух метров, а их габарит не превышает габарита машины следующего класса. Иначе говоря, «хлебница» под «Жигули» по размерам сравнима с «Волгой».

Каковы же типы и качества встречающихся ныне мини-гаражей? Самый распространенный — «хлебница». Существуют варианты конструкций под «Жигули» и «Таврию» и для машин побольше — типа «Волги», в исполнении самарского завода «Электрощит». Они различаются в основном размерами (фото 1). Но изготовителей подобных «хлебниц» довольно много. Среди них встречаются мощные конструкции размером с грузовик, выполненные из гладкого или гофрированного листа, иногда плохо окрашенные и, как правило, не радующие глаз, в отличие от изделий самарского завода.

Заглянем внутрь. На фото 2 хорошо видны направляющие, которые очень помогают въезжать. Если машина стоит строго по оси гаража, чего добиться непросто, расстояние от колеса до «лыжи» с каждой стороны в «жигулевском» гаражике составляет всего около 30 мм. В правом углу есть упор, позволяющий ставить сюда машину без риска нечаянно выехать с другой стороны «хлебницы».

«Лыжи», играющие также роль рамы всей конструкции, соединены между собой по земле и при помощи стальных штырей закреплены на асфальте — так что воспользоваться приемом Юрия Деточкина злоумышленникам не удастся (чего, кстати, не скажешь о некоторых «хлебницах», установленных просто на лапки — очевидно, для вентиляции).

Подъем и опускание подвижной части облегчает система пружин. Они установлены по бокам подъемного отсека и очень неплохо справляются с этой задачей.

В закрытом положении гараж запирается с одной или двух сторон (фото 3) навесным замком, фиксирующим штырь, который не позволяет поднять подвижную часть.

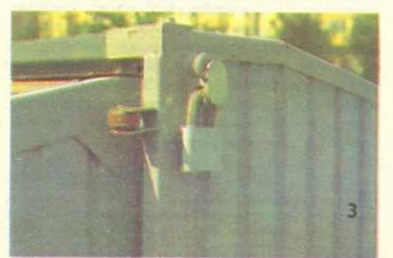
Должен сказать, что нам этот тип мини-гаража понравился больше других. Заехав в него для эксперимента (сде-



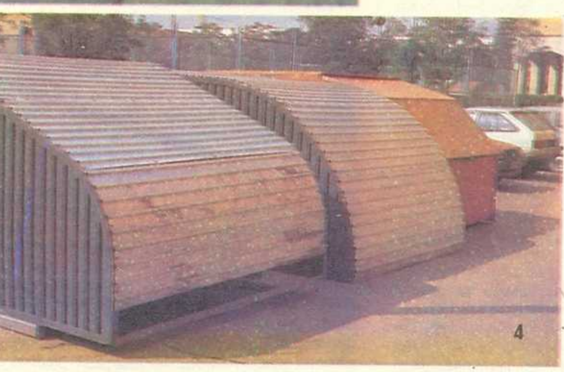
Гараж самарского завода (на переднем плане) (фото 1).



Передняя часть гаража поднимается, как у хлебницы (фото 2).



Здесь «хлебница» запирается (фото 3).



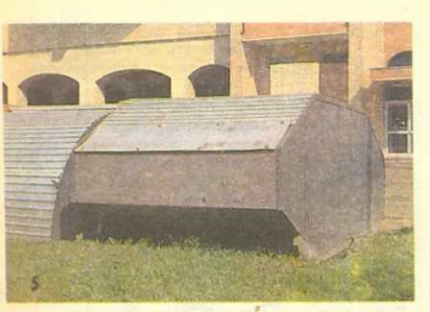
Так выглядит спереди и сзади гараж, встающий «на попа» (фото 4—5).

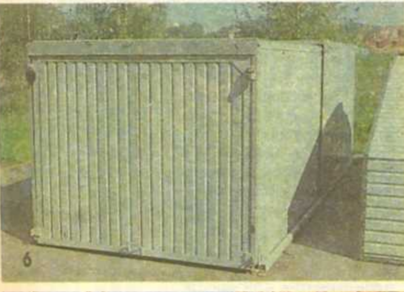
Гараж-пенал (фото 6).

Различные конструкции гаражей-ящиков (фото 7).

Гараж-ящик: вариант с боковыми дверями (фото 8).

Фото В. Крючкова


5


6


7


8

лали несколько попыток из-за отсутствия навыка), сразу почувствовали его уют и надежность, и стало ясно, что основания для спокойного сна у владельца «хлебницы» есть: за сохранность машины можно не волноваться — почти.

Другой, весьма солидный гараж, способный вместить и «Москвич-2141», и «Волгу», показан на фото 4 и 5. Но главное его отличие от «хлебницы» не размеры, а отсутствие неподвижной половинки. Здесь верхний кожух поднимается весь, опираясь на заднюю часть (см. фото 5), имеющую сегментную опору. Конечно, на тесной стоянке этот акселерат займет много места, но благодаря своему устройству в поднятом положении освобождает место для маневрирования машины непосредственно под собой.

Следующая конструкция — «пенального» типа (фото 6). Внешне тяжеловесная, рассчитанная, по словам продавцов, на «Волгу» и иномарки. Фронтальная стенка представляет собой дверь, которая при помощи системы пружин укладывается под крышу сдвижной передней секции. Та, в свою очередь, по направляющим-рельсам отъезжает назад, вдвигаясь в заднюю секцию. Выполнив эти операции, можно садиться за руль и ставить машину, но аккуратно и очень точно — ограничители хода передней двери и секции выполнены внутри направляющих-рельсов и запросто могут пропороть шину при отклонении траектории въезда от оси гаража.

Несмотря на внешнюю монументальность, гараж тесен, и «Волга» туда заезжает с некоторым трудом — машину приходится буквально втискивать. Такой «пенал» не только занимает много места на стоянке, но и требует большой площади для маневрирования из-за рельсов с каверзными ограничителями, выдвинутых далеко вперед от задней секции.

Пружин, помогающих владельцу сдвинуть переднюю часть «пенала», не предусмотрено, а усилие для этого требуется довольно большое — не каждому автолюбителю по плечу. Кроме того, накапливающийся на большой горизонтальной поверхности снег (здесь преимущество у полукруглых «хлебниц») может и вовсе вывести водителя из игры, намертво заперев в «пенале» его машину.

Гофрированная облицовка этого гаража такая же, как у «хлебниц», так что прочнее он только на вид, зато намного, примерно в 2,5 раза, дороже. Видимо, на цене сказалось его главное достоинство — большая длина и способность вместить автомобили среднего класса (типа «Волги»).

Самый непривлекательный вид имеют конструкции типа ящиков (фото 7). Этот мини-гараж не складывается и, следовательно, требует больше места перед собой для въезда-выезда. Въезжает автомобиль через переднюю открывающуюся стенку, а водитель покидает гараж через предварительно открытую двухстворчатую дверь в боковой стенке (фото 8), которая позволяет распахнуться двери автомобиля. Такой гараж тоже требует строго соосной с ним траектории въезда и, опять же, увеличения места для маневрирования. Он дешевле представленных выше конструкций, поскольку проще, но по внешнему виду явно проигрывает им. Неказистость и неяркий цвет этого мини-гаража играет, по словам одного владельца, роль маскхалата для машины, но вряд ли взломщик полезет в гараж, где стоит неизвестно что.

В заключение напомним, что для установки мини-гаража возле городских домов требуется разрешение местной префектуры. Нелишне и согласовать ее с соседями по стоянке во избежание конфликтов.

Стоит упомянуть о внешнем виде гаражей вообще. Конечно, трудно представить себе такую конструкцию, которая украсила бы наши дворы. Недаром большие стационарные гаражи прячут подальше от окон домов, обсаживают деревьями и вообще делают их незаметными, не бросающимися в глаза. Но на дворовой автостоянке, где чаще всего и располагаются мини-гаражи, с маскировочными средствами не развернешься. Да это и не нужно: на наш взгляд, чем ярче и цветистее оформлена «хлебница» или «пенал», тем лучше это выглядит на скучном сером асфальте. Сравните гаражи на фото 1 и 7 — какой наряднее? «Хлебницы» по-своему оживляют пейзаж.

ТРЕЩИНУ МОЖНО ЗАКЛЕИТЬ

Грустная история: однажды вы замечаете на асфальте, где стояла машина, капли масла. Течь со временем увеличивается, а при осмотре вы обнаруживаете трещину в картере коробки передач. Что делать! Заменить весь агрегат — дорогое удовольствие. Купить новый картер и переставить в него «внутренности» старой коробки — не каждый сумеет: и деталь дефицитная, и работа сложная. Значит, надо попытаться отремонтировать поврежденный картер. Как это сделать, рассказывает Д. ПОСТНИКОВ.

Трещины бывают не только в картерах коробок передач, но и в балках мостов, в блоках цилиндров двигателей. Не будем выяснять, отчего они образовались: заводской брак или небрежное обращение с автомобилем — не так уж это важно. Самое главное — не паниковать, не ругать себя за допущенную оплошность, а проанализировать ситуацию. Сначала тщательно очистите (отмойте) детали от грязи, определите границы повреждения. Если оно большое или весь картер покрыт сетью мелких трещин, то лучше сразу «добывать» новый. Небольшие трещины и сколы поддаются ремонту.

Теперь выясните, из какого материала изготовлена деталь. Если не можете определить сами — проконсультируйтесь у знающих людей или посмотрите в книгах по устройству автомобиля. Обычно крупные детали делают из чугуна (например, блоки цилиндров «жигулей»), алюминиевых сплавов (блоки цилиндров «москвичей-412», -2140, -21412), стали (задние мосты).

Основных способов ремонта картеров три: заварить, заклеить, наложить заплату. Первый из них, пожалуй, самый надежный. К сожалению, нельзя научиться сварке металлов заочно, по журнальной статье, обязательно нужны практические занятия под руководством знающего человека. Поэтому придется поискать специалиста, а мы расскажем о сварке вкратце, лишь для того, чтобы вы представляли, какие материалы потребуются и что должен уметь мастер.

Если детали стальные, то можно воспользоваться электрической сваркой (аппарат есть в любой мастерской). Однако лучше — газовая, посредством которой легче получить герметичный шов. Помните, что масло в картере может загореться, поэтому его необходимо слить, промыть картер (керосином, чтобы удалить остатки масла, потом водой, чтобы удалить керосин). Лучше всего ремонтируемый агрегат снять с машины — меньше вероятность пожара. Не доверяйте сварщику, игнорирующему требования безопасности!

Перед сваркой поверхность вокруг трещины нужно зачистить (шкуркой), а на ее концах просверлить отверстия диаметром 2—3 мм (это необходимо, чтобы она больше не разрасталась). Трещины разделывают наждачным камнем на глубину около 0,7 толщины листа и, если это возможно, проходят ножовкой (то есть расширяют).

Сварной шов проверяют на герметичность (иногда такие испытания называют «пробой на керосин»). Шов и прилегающие к нему поверхности натирают мелом, а с обратной стороны наносят несколько капель керосина (или тормозной жидкости БСК). Предположим, в шве есть поры или трещины. Керосин просочится по ним, и поверхность, покрытая мелом, потемнеет. Если испытания прошли успешно, то швы зачищают, при необходимости шлифуют, сверлят отверстия и т. п.

Сложнее заваривать трещины в чугуне и алюминиевых сплавах. Для сварки чугуна используют чугунные литые стержни или специальные электроды, реже — электроды из цветных металлов.

Детали из алюминиевых сплавов также можно сваривать газовым пламенем и электрической дугой. Используют специальные алюминиевые электроды.

Есть различные способы электросварки легких сплавов, например под флюсом, в среде инертных газов.

Гораздо проще трещину заклеить. Однако соединение часто получается менее прочным, да и большие повреждения, трещины, проходящие через постели подшипников и втулок, заклеить невозможно. Клеевое соединение не держит больших усилий, его применяют для герметизации повреждений. Зато такая технология доступна большинству автолюбителей.

В последнее время в продаже появились различные клеи, в том числе импортные. К сожалению, опыта работы с ними пока нет, но как только он накопится, мы расскажем об этом читателям. Пока предлагаем проверенный способ, которым пользуются на предприятиях, ремонтирующих автомобили. Для заделки трещин применяют эпоксидную композицию на основе смолы ЭД-16. На 100 массовых частей (например, 100 граммов) смолы необходимо 15 частей отвердителя (дибутилфталата), 10 частей пластификатора (полиэтиленполиамина), а также 160 частей железного порошка, если детали чугунные и стальные, или 25 частей алюминиевой пудры, если детали из алюминиевых сплавов. В случаях, когда не удается получить указанную композицию, придется воспользоваться бытовым эпоксидным клеем (например, ЭДП). В него также добавляют железный порошок и алюминиевую пудру. Сразу предупреждаем, что высоких температур «эпоксидка» не выдержит, заклеить выхлопную трубу не удастся.

Работать с эпоксидными композициями на улице можно только при температуре выше 18 °С, а если вы в помещении, то позаботьтесь о хорошей вентиляции. Химические компоненты ядовиты, поэтому наденьте резиновые перчатки, халат. Рабочее место покройте бумагой, которую потом сожгите. Нельзя курить и принимать пищу: не исключена опасность пожара и пищевого отравления. Химикаты, пролитые на пол и верстак, засыпают опилками, которые через несколько часов собирают и сжигают.

Теперь расскажем о технологии такого ремонта. На концах трещины нужно просверлить отверстия диаметром около 3 мм. (Предварительно слейте масло или охлаждающую жидкость.) Границы повреждений легче определить с помощью лупы. Если стенка детали толще 1,5 мм, трещину разделывают наждачным камнем, зубилом или напильником так, чтобы образовалась канавка (фаска); угол наклона ее стенок к поверхности детали — около 30°. Глубина — 1 мм при толщине стенок 1,5—5,0 мм и 2,0—3,0 мм при более толстых.

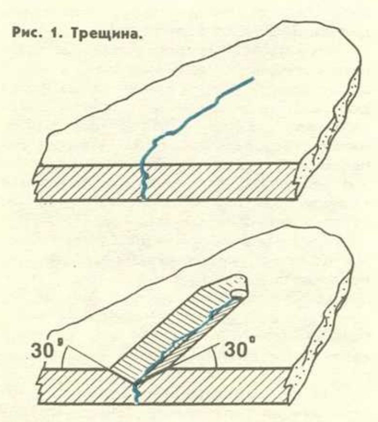


Рис. 1. Трещина.

Рис. 2. В конце трещины просверлено отверстие, в стенке картера прорезана канавка, осталось ошкурить и обезжирить поверхности, потом можно заклеивать.

Для заделки трещин длиной 20—150 мм потребуются две накладки из стеклоткани или технической бязи (в крайнем случае марли). Первая должна быть на 40—50 мм длиннее трещины, вторая — на 60—80. Ширина — 40—50 мм. Если заклеиваем не трещину, а пробоину, то накладка должна быть шире ее также на 40—50 мм. Используйте только чистую ткань, без следов масла и грязи, иначе она не приклеится. Желательно стеклоткань предварительно отжечь паяльной лампой или на газовой плите.

Теперь наступает черед неприятной операции: поверхности детали и заплаты надо зачистить шкуркой до металлического блеска. Следов коррозии, краски и грязи быть не должно. На больших поверхностях надо сделать засечки с помощью зубила. Затем подготовленные места дважды промойте ацетоном. Теперь их нужно оберегать от пыли, воды и т. п. Нельзя даже прикасаться рукой.

Поставьте банку с эпоксидной смолой в горячую воду, подождите, пока ее содержимое нагреется до 60—70 °С. Пользоваться открытым пламенем — опасно! Отмерьте необходимое количество компонентов и смешайте их. Готовая композиция должна быть использована в течение 20—30 минут. Однако есть маленькая хитрость, позволяющая продлить срок годности смеси. Попросите помощника непрерывно перемешивать композицию. Химический процесс будет идти гораздо медленнее — смола дольше не застынет.

«Эпоксидку» нанесите на поверхности равномерным слоем посредством шпателя. Наложите первую накладку, на нее — слой композиции, потом вторую, а на нее — еще один слой. Ткань к поверхности картера нужно плотно прижать, желательно прикатать роликом.

Для отверждения смеси при комнатной температуре потребуется 72 часа. Не забудьте потом проверить качество ремонта: накладки или композиция не должны отслаиваться от детали. Если все нормально, зачистите подтеки и наплывы напильником или шкуркой.

При трещинах длиной свыше 150 мм и крупных пробоинах делают заплаты из стального листа. По его контурам сверлят отверстия диаметром 8 мм, а в ремонтируемой детали — 6, 8 мм под резьбу М8×1. От краев заплаты отверстия должны отстоять на 10 мм, расстояние между их центрами — 60—80 мм. Заранее запаситесь болтами. Их длина должна быть приблизительно равна сумме толщин заплаты и стенки картера. Эпоксидный состав наносят на поверхности детали и заплаты, резьбовые части болтов.

Следующий (третий) способ ремонта самый простой, но обычно рекомендуется в качестве временной меры. Нужно сделать стальную заплату и прокладку из маслобензостойкой резины (например, из автомобильной камеры). На концах трещины просверлите отверстия, а прокладку и заплату прижмите болтами (размеры указаны выше).

В заключение дадим две рекомендации. После сверления, сварки и пр. в картер попадают стружка, куски шлака, капли затвердевшей смолы. Они могут заметно сократить срок службы шестерен и подшипников, засорить каналы. Поэтому тщательно удалите мусор и промойте деталь.

Советуем периодически контролировать состояние отремонтированного узла, чтобы не остаться в пути без масла или охлаждающей жидкости.

Если у читателей есть свои технологии ремонта трещин и пробоин — поделитесь!

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

Почему шина с несимметричным рисунком протектора (ЗР, 1993, № 11) издает меньший шум, чем с симметричным!

Представьте, что ваша обычная шина имеет по окружности 100 одинаковых грунтозацепов (выступов) с одинаковым расстоянием между ними. Если она катится по асфальту, делая 15 оборотов в секунду (скорость около 100 км/ч), грунтозацепы, ударяясь о дорогу, станут издавать ясно слышимый шум с частотой 1500 колебаний в секунду. Чем выше и реже расположены грунтозацепы, тем сильнее они стучат. Поэтому шины с зимним рисунком протектора «поют» на ходу довольно сильно. Кроме того, одинаковые по размеру грунтозацепы, вибрируя, возбуждают друг друга, как в камертоне, вызывая на некоторых режимах движения сильные резонансы в шине, что, в общем, не способствует ее долговечности.

«Хаотичное» же размещение на шине по ее окружности грунтозацепов разной ширины (как на рисунке) сглаживает описанные явления — шина становится почти бесшумной и антивибрационной. Однако, здесь, как у медали, есть оборотная сторона: переменный шаг рисунка протектора создает переменную жесткость по окружности шины, из-за чего она неодинаково передает крутящий момент различными участками. Это усложняет условия работы трансмиссии — появляются пульсации крутящего момента при движении, возникают переменные нагрузки, ускоряющие износ деталей трансмиссии и даже самих шин. Поэтому каждый производитель автомобиля, выбирая для него шины, находит компромиссное решение.

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

Если вы хотите быстро и хорошо размешать в банке загустевшую краску, согните крюк из стальной проволоки диаметром около 4 мм (подходит сварочный электрод), как



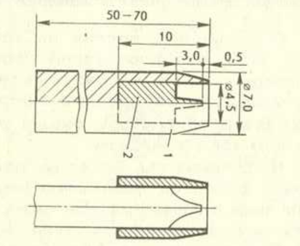
Крюк для размешивания краски.

показано на рисунке, и вставьте его в патрон дрели (лучше электрической). Через несколько минут вы получите однородную массу.

Московская область, г. Балашиха **А. РЫМАРЕНКО**

Регулировочные винты у некоторых **карбюраторов** утоплены в гнездах, куда бывает трудно попасть отверткой в шлиц. Для них я сделал специальную отвертку, показанную на рисунке. Стержень, выполненный по диаметру гнезда, центрирует лезвие, которое при повороте отвертки быстро попадает в шлиц.

Кемеровская область, г. Прокопьевск **В. ИЕВЛЕВ**

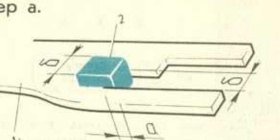


Отвертка для карбюратора ВАЗ-2105: 1 — стержень; 2 — лезвие.

От редакции. Если нет возможности воспользоваться токарным станком, можно сделать подобную отвертку, напрессовав или закрепив заклепкой направляющую втулку (отрезок трубки) на обычную отвертку, как показано на правом рисунке.

После длительной эксплуатации в **«Жигулях»** снижается эффективность **стояночного тормоза** — часто вследствие износа (углубления) паза в распорной планке. Износ можно компенсировать установкой П-образной скобы, как показано на рисунке.

Чтобы определить размеры а и б, разъедините передний и задний тросы привода, снимите тормозные барабаны и отведите рычаг в крайнее заднее положение. Зазор, образовавшийся между ним и краем паза в распорной планке, определяет размер а.



Установка скобы 2 в паз распорной планки 1.

После установки скобы и регулировки привода стояночный тормоз действует заметно лучше, чем прежде.

Московская область, г. Фрязино **А. ЛЕБЕДЕВ**

Устранить **течь алюминиевого радиатора** при помощи пайки удается не всем. Причина в том, что окисная пленка, мгновенно образующаяся на поверхности зачищенного металла, не соединяется с припоем — оловом. Поделюсь своим секретом, обеспечивающим успех.

Паяльником мощностью 1 кВт прогреваю очищенное место для ремонта и покрываю его слоем канифоли. Затем беру на жало паяльника оловянный припой, смешанный с железными опилками, и как бы втираю его круговыми движениями в место ремонта. Здесь важно, чтобы паяльник не перегревался и не жег канифоль. Опилки разрушают окисную пленку, и олово связывается с основным металлом.

Таким способом я отремонтировал уже три радиатора.

г. Липецк **Ю. СИБИЛЕВ**

Линия сгиба

СВОИМИ СИЛАМИ

МЕНЯЕМ ПОДШИПНИК ПЕРЕДНЕЙ СТУПИЦЫ ВАЗ-2108, -2109

Необходимость в этом возникает, когда износился или разрушился подшипник передней ступицы. Характерный признак неисправности — гул в передней части автомобиля, усиливающийся при поворотах, когда подшипник воспринимает дополнительную нагрузку, а также заметный люфт вывешенного колеса.



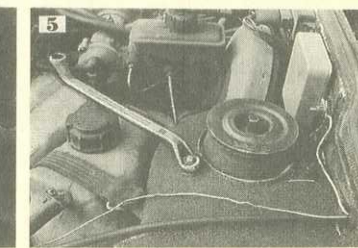
Из специнструмента потребуются съемник шарниров рулевых тяг и две оправки (или подходящие по диаметру куски труб) для выпрессовки старого и запрессовки нового подшипников.

Ставим автомобиль на первую передачу. Снимаем колпак со ступицы и головкой «на 30» или накидным ключом страгиваем с места гайку крепления передней ступицы. Придется поднатужиться — гайку затягивают с усилием 25 кгс·м.

Вывешиваем колесо, снимаем его. Вынимаем шплинт из пальца шарнира рулевой тяги. Накидным ключом «на 17» отвинчиваем гайку крепления этого шарнира к поворотному рычагу (фото 1). Слегка навинчиваем ее обратной стороной на палец, вставляем съемник и выпрессовываем палец из поворотного рычага (фото 2).

Накидным ключом или головкой «на 17» вывинчиваем два болта крепления суппорта к поворотному кулаку. Бывает, что





эти болты сильно «прикипают». Чтобы их не сорвать, советуем предварительно постучать по головкам болтов. Снимаем суппорт вместе с тормозными колодками (фото 3) и подвешиваем его на крючке так, чтобы не нагружать тормозной шланг.

Вывинчиваем ключом «на 17» два болта, крепящие шаровую опору к поворотному кулаку (фото 4). Отвинчиваем до конца гайку ступицы и легкими ударами молотка через оправку выбиваем шлицевой вал привода из ступицы.

Ключом «на 13» откручиваем три гайки (фото 5) крепления стойки к кузову. Вставляем монтировку под рычаг подвески, опускаем его вниз и вынимаем телескопическую стойку из колесной ниши (фото 6). Кладем стойку на подставку кулаком вниз и оправкой выбиваем ступицу с тормозным диском из подшипника (фото 7). Если под руками не нашлось подходящей оправки, ступицу можно выбить из подшипника несильными ударами молотка непосредственно по тормозному диску (фото 8).

После этой операции, как правило, подшипник разбирается: в кулаке остается наружная обойма, а на ступице — одно из внутренних колец подшипника. Поддеваем кольцо и снимаем со ступицы двумя монтировками (фото 9).

Круглогубцами вынимаем из поворотного кулака два стопорных кольца.

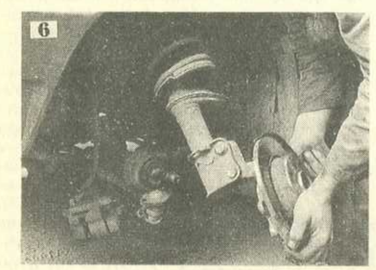
Выпрессовать внешнюю обойму удобно при помощи оправки (фото 10). Если ее нет, можно поступить так. Собираем шарики и устанавливаем на прежнее место одно из внутренних колец. Затем наносим по нему удары и выпрессовываем внешнюю обойму подшипника.

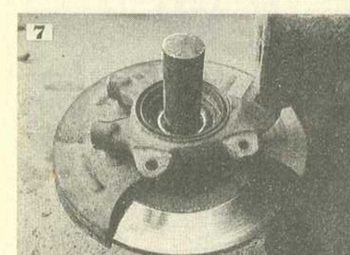
Ставим одно стопорное кольцо на место, смазываем посадочную поверхность кулака под подшипник и запрессовываем новый со стороны защитного кожуха тормозного диска с помощью оправки и молотка. Если использовать только молоток, то удары нужно наносить по окружности внешней обоймы равномерно и несильно, иначе расколете ее. Чтобы дослать подшипник до стопорного кольца, в качестве оправки можете использовать старую внешнюю обойму.

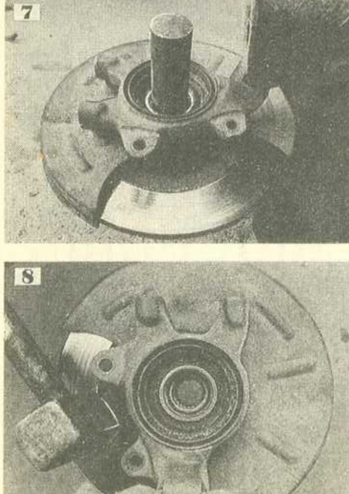
Ставим второе стопорное кольцо и запрессовываем ступицу с тормозным диском. Для внутренних колец используем оправку либо старую внутреннюю обойму подшипника.

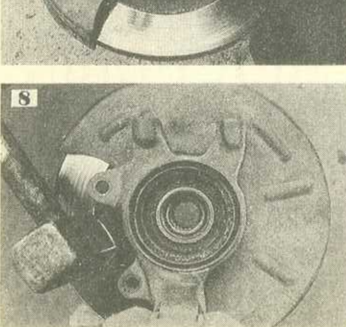
Собираем подвеску в обратной последовательности. Заметим, что, когда случалось заменять новые подшипники, в некоторых почти не оказывалось смазки или ее было недостаточно. Поэтому рекомендуем разобрать новый подшипник, аккуратно поддев защитные уплотнители тонкой отверткой, и добавить необходимое количество смазки «Литол-24».

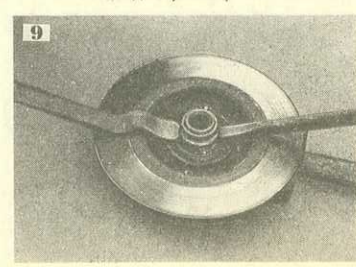
В следующем номере — «Меняем тормозные колодки у «Таврии»


6


7




8


9

В **«Москвиче-21412»** после пробега 15 000 км перетерся **трос привода карбюратора.** Нового, вместе с оболочкой, не было, поэтому решил заменить только жилу. Сделал заготовку — трос диаметром 2 мм на 50 мм длиннее штатного и облудил концы, чтобы не расплетались. Поскольку заделка наконечников троса неразборная (они обжаты прессом), пришлось поступить таким образом. Отрезал от старого троса пластмассовый наконечник, который надевается на штырь педали газа, и круглым надфилем пропилил на его наружных сторонах ручей диаметром около 3 мм. Уложил в него трос и закрепил хомутиком, как показано на рис. 1.

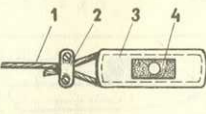


Рис. 1. Заделка наконечника для педали: 1 — трос; 2 — хомутик; 3 — наконечник; 4 — резиновая вставка.

Другой конец троса пропустил в оболочку и, надев на сектор привода заслонки, зажал в его отверстии винтом М4 с гайкой. Чтобы трос здесь надежнее фиксировался, на его конец надел зажим с гайками, который предназначен для электропроводов (рис. 2).

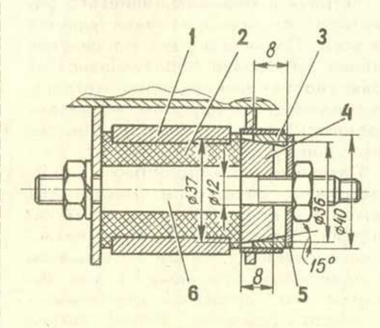
Рис. 2. Крепление троса на карбюраторе: 1 — зажим; 2 — винт с гайкой; 3 — сектор; 4 — трос.

После смазки трос работает надежно.

г. Нижний Новгород **В. ПОЛЯКОВ**

Линия сгиба

В **«Москвиче-412»** (-2140) для замены резиновых втулок рессор приходится кувалдой выбивать переднюю ось.



Передний узел крепления рессоры: 1 — ухо рессоры; 2 — резиновая втулка; 3 — наружная втулка; 4 — внутренняя втулка; 5 — штатная шайба; 6 — ось.

Я заменил здесь пружинные шайбы двумя конусными втулками **3** и **4**, как показано на рисунке. Теперь можно не только легко удалить ось, но и поджимать износившиеся втулки, чтобы они нормально работали.

г. Новосибирск **В. ЗАХАРКИН**

В статье «Не пролив ни капли» (ЗР, 1993, № 5) читателей просили посоветовать, как удержать вывинчиваемую из **маслозаливного отверстия картера пробку**, чтобы она не падала в емкость с маслом.

Я поступаю так. Отвернув пробку почти до конца, завязываю под ее головкой в начале резьбы нитку, конец которой держу в руке. Когда пробка полностью выйдет из отверстия, то не упадет, а повиснет на нитке.

Если пробка на последних витках резьбы отворачивается легко, завязанную нитку можно намотать на резьбу, чтобы, потянув нитку, вывернуть ею пробку.

Украина, г. Павлоград **А. РЕЗНИЧЕНКО**

УКАЗАТЕЛЬ МАТЕРИАЛОВ, ОПУБЛИКОВАННЫХ В ЖУРНАЛЕ За рулем 1993

АВТОМОБИЛЬ И ОБЩЕСТВО. ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

"Гном" нас не выручит 1—2*
Почем ВАЗ для народа 1—5
ЕлАЗ все-таки будет? 1—13
Защитит ли нас сертификат? 1—26
"Алеко спит. В его уме виденье смутное играет" (размышления об АЗЛК) 2—2
На пути в неизвестность. ВАЗ глазами немецких журналистов 3—6
ЗАЗ примеряет майку лидера 4—2
Трясина. Ижевский репортаж 5—9
Ситуация драматична (о шансах автомобилестроения) 5—18
Чья нынче власть? (37 тысяч погибших на дорогах России) 5—19
А ну-ка, ГАЗ, прибавь-ка газу 6—2
АМО ЗИЛ: грузовики на заказ 7—5
Ребенок родился здоровым (ветры перемен на УАЗе) 8—2
Культура автомобиля 8—5
Россия автомобильная — была... Есть? Будет ли? 9—2
Затянувшаяся партия (о судьбе микролитражки "Ока") 10—2
Наш потенциал огромен (грядущие перемены на ВАЗе) 11—2
"Даэву" — далекий? (еще один проект для ЕлАЗа) 11—14
Инвалиды живы надеждой 12—12
Суперпроект 12—24

ТЕХНИКА

Мультикар "Кузя" 1—12
Четыре клапана на цилиндр 1—24
"Лунный свет" на дороге (декоративные детали для "Нивы") 2—5
Дегустация в Монтане (презентация "Дженерал моторс") 2—24
Попала ли "десятка" в десятку (ВАЗ-2110) 3—2
Российский "Марторелли" (УАЗ-31512-ЛЛД) 3—8
Вдвое больше "лошадей" (двигатель ЗМЗ-4062.10) 4—8
"Ниссан-Микра" — автомобиль 1993 года 4—28
"Автокам" предлагает нам... (опытная спортивная модель) 4—15
"Компи" выходит в свет (экспериментальная модель НАМИ) 4—16
Средний класс (немецкие автомобили) 4—20; 5—52
Экипажи "Каретного двора" (прицепы к легковым автомобилям) 4—27
КамАЗ, ИВЕКО и грузовик года 5—13
Ярмарка моторов (обзор конструкций) 6—24
Классифицирует "За рулем" (классы автомобилей) 7—24
"Шкода" — на европейском уровне 7—27
Выгоден ли "легковой" дизель? 8—12
Подмосковные "нивы" и не только они 9—6
Кондиционер в автомобиле 9—16
Что значит современный 9—28
Прицепы на любой вкус 10—7
На равных со здоровыми (устройства для инвалидов) 10—24
На маршрут выходит "Скания" 10—25
ИВЕКО до конца века 10—30
Класс "Микро" 10—27
Запорожский фейерверк ("Таврия" — новые модели и модификации) 11—4
"Многоточие" ФИАТа (презентация) 12—30

Поиски, идеи, разработки

Без шума и запаха (электромобили) 3—22
"Ода" макету, который хочет стать автомобилем (разработка НАМИ) 3—26
"Рено" смотрит вперед 11—27
С чего начинается "Экстремист" (первый отечественный суперкар) 5—16
Ток защищает от коррозии 12—23

Выставки, салоны

Сверхмощные и сверхмалые (Берлин) 1—27
Слабые веяния оптимизма (Москва "Автоиндустрия-92") 2—28
О пользе конверсии ("Конверсия-92") 3—24
Контуры будущего (Детройт, США) 5—27
Милости просим! (МИМС-93) 6—12
Премьеры и примеры (МИМС-93) 7—2
Скромная "Автоинициатива" ("Автоинициатива-93") 9—4
От "Мерседеса" до "Урала" (Международный Российский автосалон) 10—4
МИМС-93: от сенсации к традиции 12—4
Особое мнение (МИМС-93) 12—7

Наше знакомство

"Монтерей" — примеряем на себя (джип "Опель-Монтерей") 1—20
Сельский автомобиль для богатых ("Мерседес-Бенц-300ГД") 3—12
Мадемуазель Икс ("Ситроен-Ксантия") 6—16
"Мазда-323" от "Марии" 9—20
"С220": большой, но компактный (новая модель "Мерседеса") 11—16
"Бизоны" на берегах Волги (пикап на базе "Нивы") 12—16

Тесты, испытания

Преобразователь бензина 1—35
Из трубы идет дымок (расход топлива) 2—22
В проспекте и на дороге (расход топлива) 3—27
Жидкость на все случаи (защитный водовытесняющий состав) 4—9
А если и вправду пожар? (огнетушители) 5—8
Радиосвязь в автомобиле 5—30
"Октан-Бустер" и другие (добавки к бензину) 6—20
60 тысяч на "Рено-Клио" 6—23
Легковые в роли тягача 6—23
Русский — честный парень ("Алеко-дизель") 6—52
Пустышка на глушителе 7—47
"Джет-Соник" — обыкновенное "чудо" 8—17
Автосторож стал бдительнее 10—26
Почем километр? 10—52
"Арктика" в радиаторе 12—22

Опыт эксплуатации

ВАЗ-21099: первые двадцать тысяч 4—24
"Ока" из Тольятти 5—20
На новой "Таврии" по старой колее 5—21
АЗЛК-21412: зимний экзамен 5—23
Ресурс терпения ("Таврия") 7—22
"ИЖ-Комби": вариации на избитую тему 8—20
"Мерседес" с дизелем 9—24
Пока терплю (АЗЛК-21412) 10—16
Езжу с прицепом 12—56

Глазами владельца

Три "японца" и "Лада" 1—6; 2—7
"А что у вас?" (предметы оснащения автомобиля) 2—18
ВАЗ-2108: шесть лет, двести тысяч 6—14
Умели же делать... (ВАЗ-2101) 7—39
Какой он, "каблучок"? (ИЖ-2715) 10—22
Мой трудяга УАЗ 11—46

Для вас и вашей машины. Сервис

Масла для мотора 1—16
Масла для мотора и трансмиссии 2—14
Свечи, свечи 3—17
"Трещина в стекле" 3—25
Лекарство для мотора (присадки) 4—10
Запчасти за валюту 4—12
Разноликие масляные фильтры 4—18
Двигатели наше призвание (ремонт иномарок) 6—37
Есть на что опереться (шаровые опоры) 6—51
Такие легкие колеса 7—12
"Амариллис" ремонтирует не только стекла 8—21
Коммутаторы из Тирасполя 10—21
Rust Stop — идеальная защита кузова 10—23
Каша, которой можно испортить масло (присадки) 11—12

* Первая цифра обозначает номер журнала, вторая – страницу.

Клуб автолюбителей

В "Таврии" зимой 1—38
Рулевое управление "жигулей" и "Нивы" 1—39
Ремонтируем амортизаторы иномарок 1—40
Еще раз о защите "галогенок" 1—41
На газе дешевле 2—38
Не стучите, колеса 2—39
Регуляторы напряжения 2—40
Карбюраторы "сорок первых" 2—48
Электрооборудование ВАЗ-2106 3—28
Измеряем расход топлива 3—40
Не ходи в нашу репу (защита автомобиля) 3—42
Восстанавливаем рессоры 3—45
Разберитесь с "автоматикой" (иномарки) 3—48
Колесо в цепях 4—38
"Самогон" для двигателя (метанол из природного газа) 4—40
Фильтры для иномарок 4—42
Гидрокомпенсаторы для "жигулей" 5—40
Не пролив ни капли (заправка трансмиссионным маслом) 5—42
Четыре вопроса о "Запорожце" 5—42
Кузов — по линейке 5—44
Вы верите спидометру? 6—40
Газовое топливо 6—42
Карбюратор "Мерседеса" 6—45
Не боги горшки обжигают (о сварке) 6—46
Еще был случай... Итоги конкурса 1992 года 6—47
"Голос" узнаете сразу (переделка звуковых сигналов) 7—38
Стартеру — вторую жизнь 7—40
"Прихватило" поршенек (тормоза) 7—43
Знакомство с газовыми приборами 7—44; 8—42
Вы купили "Запорожец" 7—45; 9—47
Когда двигатель задымил 8—38
Ремонт ШРУСов иномарок 8—39
Не справился с управлением 8—48
Эконометр — все же помощник 9—38
Коварный враг мотора (детонация) 9—39
Регулируем главную передачу 9—40; 10—43; 11—42
Прошу объяснить 10—42; 11—39; 12—47
"Лена" охлаждает 10—44
Чем оснастить мастерскую 10—47
Если ездить зимой 11—38
Глаза боятся, а руки делают (ремонт двигателя ВАЗ-2108) 11—40
В "Москвиче" тепло 11—41
Семь советов по "Запорожцу" 11—42
Системы электрооборудования "Москвича-21412" 12—32
Понадобится зимой (автопрепараты) 12—46
Мини-гаражи 12—48
Трещину можно заклеить 12—49

КБ читателей

Гнездо для запасного колеса 1—48
Сиденье — не кровать, но... 3—50
Бачок — на место 5—50
Гнездо для "запаски" 8—49
Усовершенствуем сиденья 10—49

Своими силами

Снимаем полуось в "Таврии" 1—43
Снимаем передний буфер в "Таврии" 2—43
Снимаем телескопическую стойку АЗЛК-2141 3—43
Разбираем телескопическую стойку АЗЛК-2141 4—43
Снимаем переднее сиденье в ВАЗ-2109 (-2108) 5—45
Снимаем бензобак в "жигулях" 6—43
Разбираем замок зажигания 7—41
Заменяем сальник коленчатого вала в "Таврии" 8—43
Замена распредвала и маслоотражательных колпачков на "жигулях" 9—43
Заменяем водяной насос ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109 10—45
Меняем ветровое стекло 11—43
Меняем подшипник передней ступицы ВАЗ-2108, -2109 12—51
Ищем неисправность 1—46; 2—46; 3—46; 4—48; 5—48; 6—48; 7—48; 8—40; 9—48; 10—50; 11—48; 12—57—59

Советы бывалых

Автомобили 1—43, 44; 2—43; 3—43; 4—43, 45, 46; 5—46; 6—43; 7—41, 42; 8—43—46; 10—45, 46; 11—43; 12—51, 52
ВАЗ 1—43, 44; 2—43; 3—43; 4—43, 45, 46; 5—45; 7—43; 8—45; 10—46; 11—43; 12—51
"Москвич" 2—44; 3—43; 4—44; 5—45; 7—41; 10—45, 46; 11—43, 44; 12—52
"Запорожец" 2—43; 3—44; 4—43, 45; 8—46
ГАЗ-24 11—44; 4—44; 5—45
ИЖ-2125 1—44
"Таврия" 7—41

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА. БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Выйдет ли "Простор" на простор? 1—23
Когда лекарство убивает 1—32
Сиденья для маленьких пассажиров 2—20
Понятные знаки 2—23
Хотите купить прицеп? Запасайтесь справками 2—33
Угон со всеми удобствами 2—32
Ничего себе ликерчик 2—37
Милиции от полиции 3—32
Аварийность на дорогах в РФ за 1992 год 4—33
Не забудьте про техосмотр 5—39
Самый опасный перекресток 5—37
С гербом Москвы на борту 6—30
ГАИ получила "неуд" 7—17
Кто запрещает правый руль, тот поступает мудро? 7—30
Шаг навстречу, господин инспектор! 8—32
Как обезопасить фары "японцев" 8—33
На знаке — российский флаг 9—12
Водительское удостоверение образца 1993 года 9—35
Спасибо, "бобби" 10—31
Печальные проценты. Аварийность на дорогах РФ 11—35
Новые документы водителя 11—37
Что стало нормой для "Нормы" 12—25
Зубрежка не поможет (новые билеты по ПДД) 12—36
Права экстерном 12—36
Годен — негоден (медицинские противопоказания) 12—42

Кто виноват? Анализ дорожных происшествий

Загадочный перекресток 4—32
Презумпция виновности 5—35
Не гони на перекрестке 6—33
Обоюдная вина при езде без правил 7—32
По "принципу комендантши" 9—36

Рейд "За рулем"

Мне сверху видно все... 1—30
Светофор на черном 2—30
Проверка на дорогах 3—30
Цена дорожных ребусов 5—32
Досмотр все же не обыск 7—36
Мы угнали автомобиль 8—30
Мойка "а ля рюс" 9—34
Реклама против безопасности 10—32
Кольцо в кольце проблем 12—34
Экзамен на дому 1—34; 2—34; 3—35; 4—36; 5—35; 6—36; 7—35; 8—35; 9—33; 10—36; 11—33; 12—37
Азбука водителя 1—33; 2—32; 3—35; 4—35; 5—37; 6—35; 7—33; 8—36
Криминальный автомобиль 3—36; 5—26; 6—34; 7—34; 8—34; 10—37; 12—38

Правовые вопросы

Угон со всеми удобствами 2—32
15 баллов — и вы без "прав" 4—22
Главный критерий — права человека 5—38
Инструкция по организации в органах внутренних дел производства по делам об административных нарушениях ПДД... 8—14
Гараж: приоритет права собственности 9—14
Из рук в руки (перепродажа, дарение, наследование) 10—38
Вину надо доказать 11—34
Слово адвокату 1—33; 2—35; 3—33; 4—34; 5—36; 6—35; 7—33; 8—36; 9—37; 12—45
Чего не учла инструкция 12—39

Вместо монтировки (средства индивидуальной защиты)

Вместо монтировки (револьверы, пистолеты) 9—26
Газовая защита 11—36
Шоковая терапия 12—20

Рынок

Открытый рынок лучше "черного" 1—37
Что на рынке? 6—6
Шины поношенные, зато импортные 8—24
Автомобильная лихорадка? 9—22
Почем запчасти? 10—10
"Лада" для миллионера 11—22
Хочу машину 12—14

Частный грузовик

Частный грузовик 1—36
На чем делать деньги? 7—14
Дело прибыльное 11—24

Автозарубежье

Запчасти от Циглера 3—20
Украина идет на обгон 3—34
10 тысяч миль по дорогам Америки 5—24
Наука покупать 7—20
Спор о бикини 8—37

Что мы знаем о Монако? 9—50
Комиссар Жемайтис попал в десятку 10—34
"Такси свободен, прошу садиться!" 11—20

Музей ЗР. Былое

Битва за "верхний вал" 3—38
И нам прошлого больше не жаль 2—16
Машина его мечты 5—6
Каждому — по потребностям 7—54
С благодарностью о "Студебеккере" 8—16
Эдуард Осипович Лорент 8—53
Жаркие пески Каракумов 10—18
Третья Сталинская премия 11—19
Советские БМВ 12—18
Из коллекции "За рулем" 1—54; 2—54; 3—54; 4—54; 5—54; 6—54; 8—54; 9—54; 10—54; 11—54; 12—62

СПОРТ

Д'Артаньяна зовут Пьер 1—50
Кадры решают все! 2—50
"Лянча" уходит непобежденной 3—51
Был чемпионат — нет чемпионата 4—51
"Пежо-905": с трассы — в музей 4—53
Зима — надежда наша 5—2
"Кэмел Трофи-94" 6—21
Старшая сестра королевы 7—51
Формула Вильямса 8—51
Горы Борнео шуток не любят 9—52
Счастливое воскресенье 11—52
Привет от кенгуру 12—60

Разные материалы

Требования национальные — нерациональные (о сертификации) 2—36
"Коней" на прикол? (экономический прогноз) 2—49
АМ-Дата (справочник) 3—9
Шестьдесят пять лет назад (к выходу первого номера "За рулем") 4—10
Опасный бизнес 4—35
"Автокаталог-93" — в России 5—11
Осторожнее в гараже 5—35
Дорога к морю. Москва—Новороссийск 6—27
Заметки по поводу... 6—32
Чтобы ходить 6—32
Горим! 6—39
О "Зеленой карте" и о многом другом... (выезжающим за рубеж) 7—16
"Авиатика" — официальный дилер компании "Крайслер" 7—28
"За рулем": подписка на 94-й, Радио для вас, АМС, "Мото" 8—22
Автомобиль под крышу 8—26
МАМИ — как много в этом слове... 9—15
Не так страшен черт... (оформление покупки машины в таможне) 10—40
Шанхайский вариант (мини-гаражи) 11—23
Российские впечатления джентльмена из "Гардиан" 11—26
Дорога на Восток. Москва—Челябинск 11—30
"КИА" (представляем фирму) 11—47
Маленькие — не игрушечные (масштабные модели) 11—50
Править, а не заменять 12—29
Письма 5—19; 8—19; 10—31; 12—26
Колесо 1—8; 2—12; 3—10; 4—6; 5—4; 6—8, 10; 7—8, 10; 8—8, 10; 9—8, 10; 10—8; 11—6, 8; 12—8, 10

Справочная служба

Техника 3—14; 5—15; 7—50; 8—18; 9—18; 10—13, 14; 11—11; 12—19, 50
Правовые вопросы 2—17; 3—14; 8—18; 11—11
Прочее 2—17; 3—14; 5—15; 7—50; 8—18; 9—18; 10—13, 14; 11—11; 12—19

Немного статистики

Производство грузовых автомобилей и автобусов 2—10
Производство легковых автомобилей в мире 6—31
Производство легковых автомобилей в России 7—18;
Производство автобусов и троллейбусов в России 9—7
Парк легковых автомобилей в России 12—2
Производство грузовых автомобилей в России 12—4
Кражи и угоны автомобилей в России 12—15
Лотерея "За рулем" 2—36; 3—56; 4—13; 5—50; 10—12, 13, 56

ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЕЗЖУ С ПРИЦЕПОМ

Мысль о приобретении грузового прицепа впервые возникла у меня лет семь назад перед отпуском, когда на новой еще машине мы всей семьей собрались в путешествие к морю. Но тогда реализовать эту идею не удалось: прицепы были дефицитны. Прошло более четырех лет, прежде чем я снова заинтересовался прицепами — когда получил садовый участок и предстояло его осваивать. Значит — стройматериалы, саженцы, мебель... По опыту своих товарищей я знал, что такие перевозки станут систематическими. А у легкого автомобиля, даже оборудованного багажником на крыше, ограниченные возможности для транспортировки подобных предметов. Поэтому решил — покупаю прицеп, тем более, что в трудную минуту его можно продать и таким образом защитить деньги от инфляции. Но прежде чем осуществить намерение, построил на садовом участке надежный гараж.

В середине 1992 года я приобрел грузовой прицеп модели 8177, выпускаемый Московским заводом специализированных автомобилей. Выбору именно этой модели из множества возможных вариантов способствовали следующие обстоятельства. Во-первых, хотелось приобрести транспортное средство достаточно большой грузоподъемности с вместительной плоской платформой. Во-вторых, стремился, чтобы колеса были унифицированы с тягачом ВАЗ-2105. И, в-третьих, искал возможность покупки непосредственно у изготовителя (без торговой наценки).

Опыт года эксплуатации прицепа 8177 (пробег около 1000 км) подтвердил правильность выбора, поэтому мне хочется познакомить с ним читателей.

Основные элементы его конструкции — треугольная рама, сваренная из швеллеров переменного сечения, и сварной металлический кузов прямоугольной формы, весьма вместительный. Особенность данного прицепа заключается в использовании независимой торсионной подвески колес, в которой упругим элементом служат три резиновых жгута. Тринадцатидюймовые «жигулевские» колеса располагаются вне габаритов кузова под крыльями. Использование такой схемы дало сочетание небольшой погрузочной высоты платформы (500 мм) и достаточным дорожным просветом (305 мм). Передний и задний борта съемные, что позволяет разместить, а главное, правильно центрировать длинномерные грузы (до 4 метров). Прицеп оснащен стандартными замковым устройством и электрооборудованием. В его комплект включен прорезиненный тент. В передней части рамы предусмотрено место для стойки с поворотным колесиком, которая не входит в стандартную комплектацию.

Низкая посадка в сочетании с мощной рамой и литыми колесами вызывают ощущение добротности и прочности. А удачно выбранные пропорции кузова и продольные выштамповки на бортах придают прицепу привлекательный вид.

Автомобиль с прицепом 8177, как порожним, так и груженым, устойчив на дороге. Изменения динамических качеств тягача с пустым прицепом, по сравнению с ездой без него, при плавном разгоне почти не ощущаешь, а с полной нагрузкой разгонные характеристики ухудшаются, по моим оценкам, не более, чем на 20 %.

Техническое обслуживание сведено к минимуму и состоит из периодических осмотров, затяжки резьбовых соединений и проверки давления воздуха в шинах. Плановые ТО через 10 000 км пробега включают регулировку и смазку подшипников ступиц колес и замкового устройства.

Словом, прицеп хорош. Однако возможно и его дальнейшее совершенствование. Как мне кажется, запас прочности конструкции можно использовать для увеличения грузоподъемности, если установить тормоза. Из-за большой длины прицепа (что само по себе неплохо) его сложно разместить вместе с машиной в гараже или на стоянке. Поэтому раму лучше было бы сделать складывающейся в габарит кузова. Выступающие кронштейны с передними световозвращателями то и дело цепляются за ноги, удобнее было бы разместить их на переднем борту или на передней части крыльев. Колодка электропроводки расположена в задней части днища кузова и подвержена воздействию не только атмосферной влаги, но и брызг из-под колес, что вызывает интенсивное окисление контактов. Устранил этот недостаток, установив на колодку самодельную пластмассовую крышку. Упростить сцепку и расцепление автопоезда помогло бы быстросъемное крепление предохранительных тросов вместо примененного болтового соединения.

Неприятный осадок в начале эксплуатации оставило то, что бóльшая часть резьбовых соединений требовала подтяжки. Да и качество окраски могло быть выше, а гамма цветов — разнообразней.

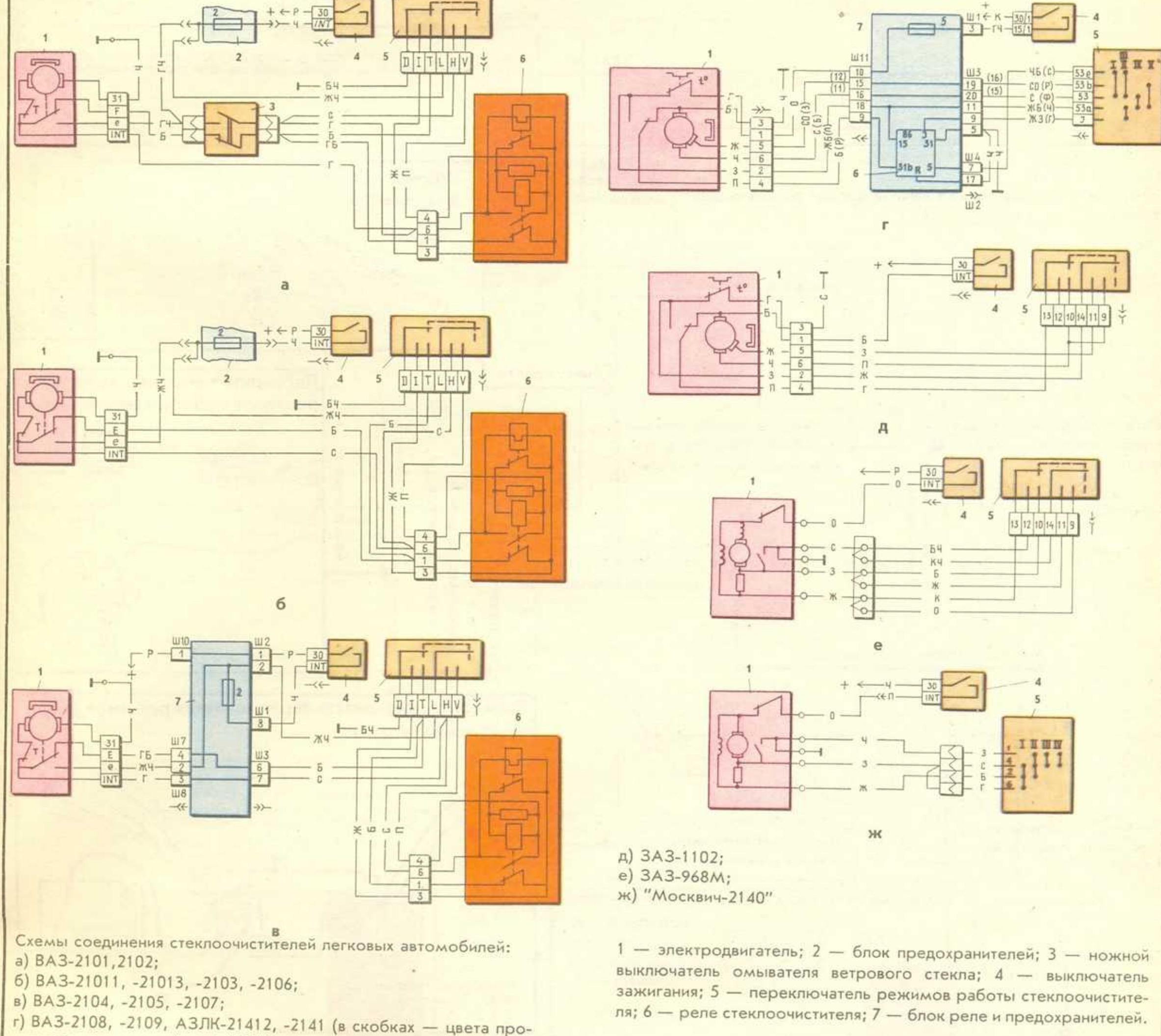
Но несмотря на это, покупкой своей пока доволен: теперь транспортные возможности моего автомобиля ВАЗ-2105 стали куда шире. Замечу, что в сумме стоимость этой машины и прицепа (как раньше, так и теперь) ниже, чем универсала ВАЗ-2104.

А. КОЗЫРЕВ

СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ

Очистители ветровых стекол легковых автомобилей различаются типами электродвигателей и режимами их работы. Неисправности в них проявляются одинаково: либо стеклоочиститель не работает, либо якорь электродвигателя вращается с низкой частотой, либо двигатель работает, но щетки неподвижны. В стеклоочистителях, имеющих прерывистый режим работы (автомобили ВАЗ и АЗЛК-2141, -21412) возможны еще два случая: двигатель стеклоочистителя не работает в прерывистом режиме или двигатель не останавливается при работе в прерывистом режиме. Наконец, в автомобилях с двухскоростными электродвигателями стеклоочистителей (ВАЗ-2108, -2109; АЗЛК-2141, -21412; ЗАЗ-968М, -1102; "Москвич-2140") возможны случаи, когда двигатель работает только на одной скорости.

Для поиска неисправности стеклоочистителя понадобятся тестер и контрольная лампа.



Схемы соединения стеклоочистителей легковых автомобилей:
а) ВАЗ-2101,2102;
б) ВАЗ-21011, -21013, -2103, -2106;
в) ВАЗ-2104, -2105, -2107;
г) ВАЗ-2108, -2109, АЗЛК-21412, -2141 (в скобках — цвета проводов для автомобилей АЗЛК);
д) ЗАЗ-1102;
е) ЗАЗ-968М;
ж) "Москвич-2140"

1 — электродвигатель; 2 — блок предохранителей; 3 — ножной выключатель омывателя ветрового стекла; 4 — выключатель зажигания; 5 — переключатель режимов работы стеклоочистителя; 6 — реле стеклоочистителя; 7 — блок реле и предохранителей.

Таблица 1

Подключение тестера при проверке исправности переключателя режимов работы стеклоочистителя

Марка автомобиля	Обозначение выводов переключателя	
	Входные	Выходные
ВАЗ-2101, -21011, -21013, -2102, -2103, -2106, -2121, -2104, -2105, -2107	L	H и V
ВАЗ-2108, -2109,	53а	53 и 53б
АЗЛК-2141, -21412	53е	53
ЗАЗ-968М,	13	10 и 12
ЗАЗ-1102	14	9 и 11
"Москвич-2140"	4	1 и 2

Таблица 2

Подключение тестера при проверке исправности переключателя в прерывистом режиме работы стеклоочистителя

Марка автомобиля	Обозначение выводов переключателя	
	Входной	Выходной
ВАЗ-2101, -21011, -21013, -2102, -2103, -2106, -2121, -2104, -2105, -2107	L	V
ВАЗ-2108, -2109, АЗЛК-2141, -21412	53е	53

Таблица 3

Подключение контрольной лампы для проверки исправности контактов реле стеклоочистителя

Марка автомобиля	Обозначение выводов реле
ВАЗ-2101, -21011, -21013, -2102, -2103, -2106, -2121, -2104, -2105, -2107	6
ВАЗ-2108, -2109, АЗЛК-2141, -21412	5

Таблица 4

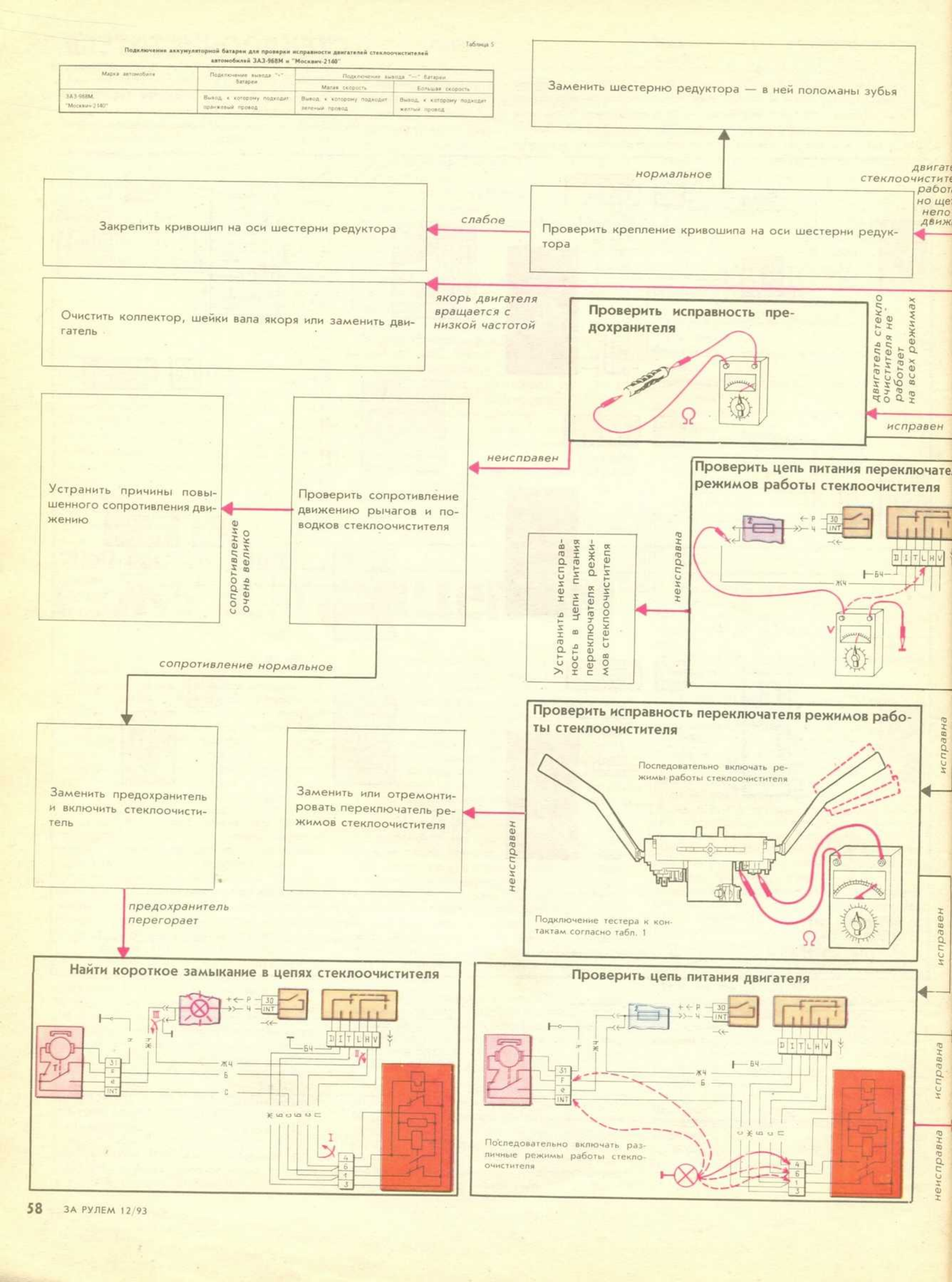
Подключение вывода "+" аккумуляторной батареи для проверки исправности двигателей стеклоочистителя автомобилей ВАЗ, АЗЛК и ЗАЗ-1102

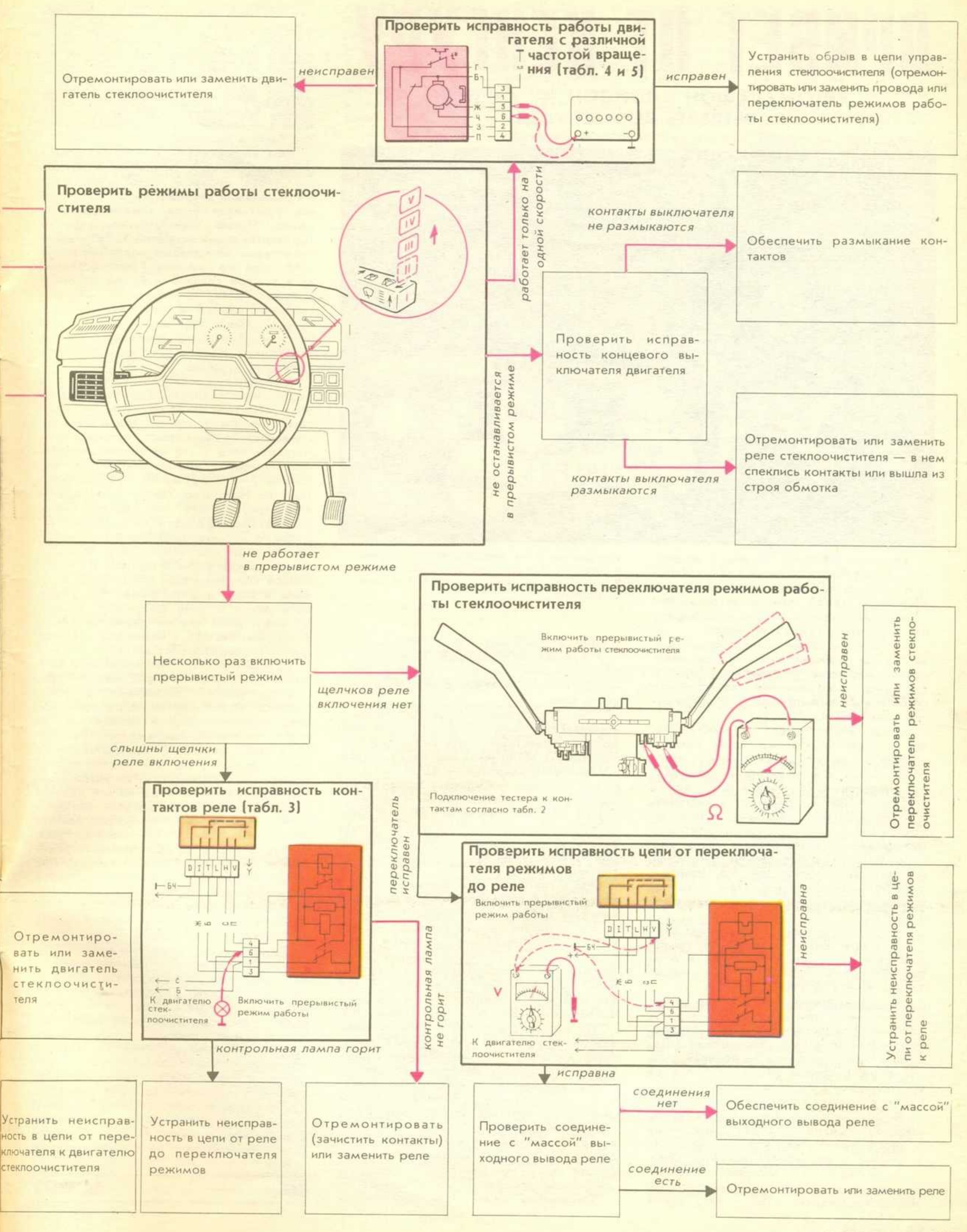
Марка автомобиля	Обозначение выводов двигателя	
	Малой скорости	Большой скорости
ВАЗ-2101, -21011, -21013, -2102, -2103, -2106, -2121, -2104, -2105, -2107	—	int
ВАЗ-2108, -2109, АЗЛК-2141, -21412 ЗАЗ-1102	6	5

Таблица 5

Подключение аккумуляторной батареи для проверки исправности двигателей стеклоочистителей автомобилей ЗАЗ-968М и "Москвич-2140"

Марка автомобиля	Подключение вывода "+" батареи	Подключение вывода "—" батареи	
		Малая скорость	Большая скорость
ЗАЗ-968М, "Москвич-2140"	Вывод, к которому подходит оранжевый провод	Вывод, к которому подходит зеленый провод	Вывод, к которому подходит желтый провод





Проверить исправность работы двигателя с различной частотой вращения (табл. 4 и 5)
Отремонтировать или заменить двигатель стеклоочистителя
неисправен
исправен
Устранить обрыв в цепи управления стеклоочистителя (отремонтировать или заменить провода или переключатель режимов работы стеклоочистителя)
Проверить режимы работы стеклоочистителя
работает только на одной скорости
контакты выключателя не размыкаются
Обеспечить размыкание контактов
Проверить исправность концевого выключателя двигателя
не останавливается в прерывистом режиме
контакты выключателя размыкаются
Отремонтировать или заменить реле стеклоочистителя — в нем спеклись контакты или вышла из строя обмотка
не работает в прерывистом режиме
Несколько раз включить прерывистый режим
щелчков реле включения нет
слышны щелчки реле включения
Проверить исправность переключателя режимов работы стеклоочистителя
Включить прерывистый режим работы стеклоочистителя
Подключение тестера к контактам согласно табл. 2
неисправен
Отремонтировать или заменить переключатель режимов стеклоочистителя
Проверить исправность контактов реле (табл. 3)
К двигателю стеклоочистителя
Включить прерывистый режим работы
переключатель исправен
Проверить исправность цепи от переключателя режимов до реле
Включить прерывистый режим работы
К двигателю стеклоочистителя
неисправна
Устранить неисправность в цепи от переключателя режимов к реле
Отремонтировать или заменить двигатель стеклоочистителя
контрольная лампа горит
контрольная лампа не горит
исправна
Устранить неисправность в цепи от переключателя к двигателю стеклоочистителя
Устранить неисправность в цепи от реле до переключателя режимов
Отремонтировать (зачистить контакты) или заменить реле
Проверить соединение с "массой" выходного вывода реле
соединения нет
Обеспечить соединение с "массой" выходного вывода реле
соединение есть
Отремонтировать или заменить реле

ПРИВЕТ ОТ КЕНГУРУ

АВТОМАРАФОН «ЛОНДОН — СИДНЕЙ» ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА СПУСТЯ



«Москвичи» и их экипажи перед отправкой к месту старта из Москвы. Слева направо: В. Щавелев, А. Ипатенко, В. Водяницкий и А. Долбиш.

Фото В. Князева

Те, кому сегодня за сорок и кого всегда привлекали события в автомобильном мире, в автоспорте, конечно же, сохранили в своей памяти автомарафон «Лондон — Сидней» — «ралли века», как называли его тогда, 25 лет назад.

Вся пресса, теле- и радиоэфир были заполнены сообщениями с трассы невиданного марафона, который демонстрировал миру безграничные возможности современных автомобилей и людей за рулем этих машин.

Среди всего нового и необычного, что сопутствовало этому ралли, было и участие в нем команды советских автоспортсменов, стартовавших на автомобилях «Москвич-412» — новой в то время модели АЗЛК. В самом деле, вступить в соперничество с машинами лучших автомобильных фирм, с многоопытными раллистами со всего света в таком беспрецедентном соревновании уже само по себе было сенсацией. Но, наверно, еще большей сенсацией стал успешный финиш всех четырех наших экипажей в Сиднее.

Чтобы представить себе атмосферу у нас вокруг ралли в то время, приведем еще раз строки из письма в журнал «За рулем», которые были опубликованы в № 4 за 1969 год.

«Мы внимательно следили за ходом ралли,— писал нам водитель из колхоза «За мир» Никопольского района Днепропетровской области С. Баранцов.— Хотелось, чтобы «москвичи» не подвели. Наш коллектив шоферов как один болел за советскую команду, словно мы сами ехали рядом с нашими спортсменами».

И вот четверть века спустя снова «Лондон — Сидней», снова «москвичи» и снова имена тех, кто финишировал в Сиднее в шестьдесят восьмом году.

Гости редакции — заслуженные мастера спорта, участники ралли-марафонов «Лондон — Сидней» 1968 и 1993 годов Александр Васильевич ИПАТЕНКО и Виктор Алексеевич ЩАВЕЛЕВ. Они делятся впечатлениями от этих соревнований, между которыми лежит дистанция в четверть века.

Очень энергичный член Английского королевского автомобильного клуба Ник Бриттен, известный среди раллистов под прозвищем «Бритник», год назад взялся организовать памятное — назовем так — ралли «Лондон — Сидней». В память о первых таких соревнований он предложил спустя 25 лет провести автомарафон по тому же маршруту и пригласить участвовать в нем наравне с действующими раллистами ветеранов того ралли на тех же машинах.

Что и говорить, идея хорошая, но кто возьмется финансировать и подготовительную работу, и организацию самого ралли? «Бритник» нашел спонсора — английский «Ломбард банк». Тот самый, который открывает в Англии кредит автомобилистам для покупки машин, и тот самый, что выступает спонсором ралли Королевского автоклуба — традиционно последнего этапа мирового первенства.

Но для нас, российских спортсменов, важнее всего было найти своего спонсора, который смог бы покрыть расходы на подготовку автомобилей, экипировку участников, приобретение запчастей, масла, свечей и многого, многого другого. К счастью, это удалось. Президент акционерного общества «Интерволга» Александр Александрович Долбиш, сам в прошлом автогонщик, мастер спорта, пошел нам навстречу. Спонсором российской команды стала «Интерволга».

Оставалось решить еще один не менее трудный для нас вопрос: где взять машины, причем не какие пожелаем, а только той марки, на которой мы выступали 25 лет назад. Здесь на помощь пришел «Ижмаш». Он подготовил «Москвич-412» и, надо сказать, блестяще. Автомобили прошли всю дистанцию без поломок. Единственное, что пришлось заменить,— генератор на машине Щавелева. Это было в Венгрии.

Оба «Москвича-412» — с серийными двигателями, но с усиленными деталями кузова, подвесок колес и защитными решетками впереди. Автомобили других участников были заметно мощнее наших. Нужно еще уточнить, что из 106 стартовавших экипажей 32 были укомплектованы ветеранами ралли-марафона 1968 года на машинах того времени, хотя в ряде случаев и более позднего выпуска. Чтобы выделить эти машины, стартовые номера на них нанесли красной краской. Наши экипажи выглядели так: № 6 — Александр Ипатенко — Виктор Водяницкий, № 8 — Виктор Щавелев — Александр Долбиш.

Нынешнее ралли резко отличалось от того, что состоялось 25 лет назад. Участники отдыхали каждую ночь — тогда такого не было. Но не подумайте, что соревнования были просто путешествием. Четверть века назад на дистанции было мало допов, теперь же ежедневно проходили 2—3 спецучастка, причем очень тяжелых. Например, Зантус — Балладония в Австралии — это 168 ужасных километров. Лесные дороги, пыль, прямые отрезки не длиннее полукилометра. Именно там 11 мая наш экипаж под номером шесть трижды заменял полуоси и в конце концов вынужден был сойти: удар о камень в пыли деформировал балку заднего моста в зоне редуктора. И хотя до этого допа экипаж держался где-то в седьмом десятке, с надеждой дойти до финиша пришлось расстаться.

И еще одно отличие нынешнего ралли от прежнего — очень жесткий график движения. Положением о ралли машины сопровождения не разрешались. Весь ремонт — своими силами или кто как устроится. Правда, вместе с участниками шли «летучки», предоставленные организаторами. Но они могли помочь крепежом, инструментом, тестерами, материалами. Помочь — да, но все делайте своими руками, используя свои запчасти.

К «легенде» мы не прибегали, как это делает большинство современных раллистов, которые на официальных тренировках «утюжат» дистанцию и составляют скрупулезное ее описание, по которому можно нестись чуть не вслепую. «Легенду» совершенно незнакомого этапа, да и то весьма схематичную, нам выдавали за час до старта.

Теперь, возвращаясь мыслями к прошедшему ралли, мы склонны думать, что нынешние раллисты, члены сборной команды России, не одолели бы этот марафон. Нет, не потому что они хуже ездят, чем наше поколение раллистов. Просто у них сложился другой, определенный стереотип действий. По хорошо изученной и «прописанной» трассе идти почти на все 100 % своих возможностей. В условиях марафона такая езда — верный шанс разбить машину. Здесь нужно оставлять запас и максимально мобилизовать внимание, чтобы успеть среагировать на ошибочно уста-

новленные указатели или на непредвиденное препятствие.

По Индии мы шли в самое жаркое время: 43 по Цельсию. От теплового удара умер в Дели англичанин Базиль Уэдман. Англичане Роджер и Маргарита Иланд (и не они одни), чтобы не закипел двигатель, включали отопитель! Только подумайте, каково им приходилось.

Новозеландец Грэхэм Лоример, ехавший на «Форде-Эскорте», рассказал, что в эту жару скинул 10 кило. В ходе ралли он ежедневно выпивал по 12 бутылок воды.

Магараджа из индийского города Джодхпура, через который проходила трасса ралли, вечером 3 мая устроил для участников фантастический банкет. Но даже это не могло компенсировать нам трудностей пути. До Джодхпура дошел 101 экипаж из 106 стартовавших. В Турции при лобовом столкновении с автобусом погиб англичанин Брайан Пинтер, а в Индии кениец Джордж Барбур, блестяще шедший на «Пежо», сбил насмерть сначала мальчика, перебегавшего дорогу, а позже — мужчину.

Но, кроме трагических, были и курьезные случаи. Англичанин Мак Харвей, который выступал на «Порше», каждые два дня выбрасывал за борт грязные носки, трусы, майки: чтобы легче найти дорогу домой, если не закончу ралли, шутил он.

Отлично шел экипаж на «Форде-Эскорте» — Дэвид Томас, полицейский инструктор вождения из Австралии, в паре с Дженнифер Бриттен, женой «Бритника». Когда участники уже мчались по Австралии, эта пара в общем зачете выдвинулась на третье место, но злополучный доп Зантус — Балладония отбросил их на 20-е место. А потом инструктор улетел с дороги и превратил машину в комок, габарит которого определял каркас безопасности. К счастью, экипаж остался невредим.

Борьба на дистанции была очень острой. Но велась неизменно по-товарищески. И помогали друг другу как могли: бензином (в том числе и нам в Австралийских Альпах), инструментом — да всем.

Когда мы мчались по Европе, лидировал англичанин Терри Хантер на «Порше-911», очень мощном и быстроходном. А потом началось единоборство между новозеландцем Грэхэмом Лоримером на «Форде-Эскорте» и будущим победителем англичанином Фрэнсисом Татхиллом тоже на «Поршне-911». В Турции Татхилл проигрывал две секунды, потом стал лидером и уже Лоример уступал ему девять секунд. В таком порядке прошли всю Индию и начали гонку по Австралии. Все на том же допе в Балладония обоих преследовали проколы шин, так что экипажи соревновались и в скорости замены колес. Но 13 мая — роковое число! — у Лоримера начались неполадки с мотором. Заклинил ролик в ременном приводе распределительного вала, мотор отказал, и Лоример со своим напарником Сиктом прямо на трассе перебрали двигатель. Ремонт занял полчаса, а обычно на СТО на него ушло бы, по свидетельству фордовских механиков, три часа.

Лоример отодвинулся на четвертое место, а на вакантное второе выдвинулся австралиец Ян Воген (он 25 лет назад финишировал третьим) на машине «Форд-Фалькон-GT» с пятилитровым двигателем.

Высокая надежность и прекрасная подготовка «москвичей» избавили нас от того, чтобы терять время на ремонт. По Европе оба наших экипажа держались в восьмой десятке участников. Когда в Турции дороги стали хуже и начались сходы (первыми выбыли из борьбы голландцы братья Фермеер на ДАФ-55), мы уже поднялись на 7—10-е места.

В Индии экипаж № 8 был на 59-м, а № 6 — на 79-м месте. Потом «шестой» с поврежденным задним мостом сошел в Австралии, а «восьмой» после рокового для многих допа методически улучшал свое положение и поднялся до 25-го места, которое, бесспорно, можно считать очень неплохим.

Приличному результату мы, между прочим, обязаны и гоночному маслу «Кастроль-RS». Кстати, на всем протяжении марафона мы его ни разу не меняли.

И все же в самом конце ралли темной ночью «восьмерка» «поймала кенгуру». Неожиданно — глухой удар. Сворачиваем на обочину: защитная решетка погнута, капот не открывается, радиатор, к счастью, не течет. Животное, весом около 80 килограммов, погибло, оставив на машине заметные следы. Так мы привезли домой зримый привет от австралийского кенгуру.

Довольно быстро удалось выправить помятый капот, отремонтировать вентилятор. А вот у Роя Диксона на «Форде-Зефир» 1959 года уже не от встречи с кенгуру треснул картер рулевого механизма. Машина давнишняя, и сейчас в эпоху реечных рулевых механизмов найти картер для червячного, да еще в австралийской пустыне,— абсолютно невозможно. Огорченный спортсмен махнул рукой и отошел на обочину. И там (представьте себе!) в импровизированной свалке металлолома ему попался ржавый картер руля от «Форда-Зефира». Остальное было делом ловкости рук.

Нам, конечно, хотелось бы подчеркнуть не только надежность автомобилей-ветеранов, но и спортсменов-ветеранов. Поседевшие и полысевшие за 25 лет, они не утратили боевого духа. И вот Воген, Кларк и другие раллисты привезли просто отличные результаты. Не умаляя заслуг победителя и других участников, скажем все же, что именно они были героями торжественного приема 16 мая на финише в Сиднее напротив знаменитого оперного театра, построенного в стиле модерн.

Впечатления раллистов записал Л. ШУГУРОВ



Операция по переброске ста с лишним автомобилей участников на двух наших «Русланах» АН-124 из Анкары в Дели.

Фото А. Малявина

Лондон
Ипр
Трир
Братислава
Сегед
Инсбрук
Русе
Стамбул
Анкара
Джодхпур
Дели
Удайпур
Бомбей



РЕЗУЛЬТАТЫ РАЛЛИ-МАРАФОНА

На старте — 106 экипажей, на финише — 86. Дистанция — свыше 16 000 км. 1. Ф. Татхилл — А. Шовелл (Англия), «Порше-911»; 2. Я. Воген — Б. Лейк (Австралия), «Форд-Фольксваген-GT»; 3. М. Киркланд — С. Сассон (Кения), «Пежо-504»; 4. Р. Кларк — Э. Мой (Англия), «Форд-Эскорт»... 5. В. Щавелев — А. Долбиш (Россия), «Москвич-412».



ЗИЛ-41047 (СССР)



Год начала выпуска — 1985; количество мест — 7; двигатель: число цилиндров — 8, клапанный механизм — OHC, рабочий объем — 7691 см^3, мощность — 315 л. с./232 кВт при 4600 об/мин; коробка передач — гидромеханическая, трехступенчатая; размер шин — 245/70HR16; длина — 6339 мм; ширина — 2086 мм; высота — 1500 мм; колесная база — 3880 мм; колея колес: передних — 1645 мм, задних — 1665 мм; масса в снаряженном состоянии — 3420 кг; запас топлива — 120 л; наибольшая скорость — 190 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 13 с; расход топлива при скорости 80 км/ч — 22 л/100 км.

«КАДИЛЛАК-ФЛИТВУД» (США)



Год постройки — 1993; количество мест — 8; двигатель: число цилиндров — 8, клапанный механизм — OHV, рабочий объем — 5733 см^3, мощность — 302 л. с./224 кВт при 5000 об/мин; коробка передач — гидромеханическая, четырехступенчатая с электронным управлением; размер шин — 245/70HR16; длина — 6860 мм; ширина — 1980 мм; высота — 1525 мм; колесная база — 4255 мм; колея колес: передних — 1570 мм, задних — 1540 мм; масса в снаряженном состоянии — около 4000 кг; запас топлива — 120 л; наибольшая скорость — 200 км/ч.

Первые опытные образцы ЗИЛ-4104 были изготовлены в конце 1975 года. Их было пять. А первую серийную партию этих машин собрали в последнем квартале 1978 года. В дальнейшем наряду с базовой моделью, имевшей кузов типа «лимузин», завод выпускал небольшими сериями их модификации: ЗИЛ-41041 с кузовом «седан», ЗИЛ-41042 с кузовом «универсал», ЗИЛ-41044 с кузовом «кабриолет». Из года в год конструкция подвергалась изменениям. Последняя модификация — ЗИЛ-41047 — официальный служебный автомобиль вначале Президента СССР, а затем и Президента России.

Как у большинства представительских машин, все узлы и агрегаты ЗИЛ-41047 смонтированы на солидной лонжеронной раме. Подвеска передних колес — независимая, на продольных торсионах. Подвеска задних — зависимая, на двух продольных рессорах и двух продольных реактивных штангах. Геометрия подвески рассчитана так, чтобы исключить при резких торможениях или разгонах «клевки» и «приседания» машины.

Семиместный кузов разделен подъемной стеклянной перегородкой на два отсека. Каждый — со своей системой климатизации. В заднем отсеке — сиденья с кожаной обивкой, всеволновый стереоприемник, магнитофонная приставка с шестью динамиками. Кузов снабжен весьма совершенной шумоизоляцией. На некоторых экземплярах сделана броневая защита, которая увеличивает снаряженную массу автомобиля до пяти с лишним тонн. На увеличение массы влияют и средства специальной связи.

Для столь массивной машины необходимы весьма эффективные тормоза — вентилируемые дисковые на всех колесах. В их привод входят три усилителя. Естественно, что многие детали подвески колес, рулевого управления (оно снабжено гидроусилителем) тоже сделаны массивными с повышенными запасами прочности. Колеса крепятся к ступицам не пятью, как на многих легковых моделях, а шестью шпильками.

Столь тяжелый автомобиль требует и достаточно мощного мотора. На ЗИЛ-41047 он имеет наибольший среди отечественных бензиновых двигателей рабочий объем, оснащен четырехкамерным карбюратором. Чтобы повысить надежность системы зажигания, предусмотрены две независимые цепи.

Масштабы выпуска машин ЗИЛ-41047 невелики: 15—20 автомобилей в год. Таким образом, можно предположить, что их общее количество не превышает полутора сотен. Во всяком случае, в бытность М. С. Горбачева Президентом СССР он во время визита в Японию весной 1991 года взял с собой девять (!) лимузинов.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ ЖУРНАЛА За рулем

Для Президента Билла Клинтона в 1993 году отделение «Джи Эм Партс» корпорации «Дженерал моторс» изготовило специальный автомобиль (заказ получен на три машины) на базе узлов серийной модели «Кадиллак-Флитвуд». Президентская машина длиннее ее, выше и тяжелее.

Задний отсек шестиместного кузова (три сиденья — откидные) отделен от помещения водителя стенкой с окошком. Кузов защищен броневыми листами и пулестойкими стеклами. Передний и задний отсеки — с самостоятельными системами климатизации и радиооборудования. Задний салон оснащен лампами дневного света, радиотелефоном, приемником и кассетным проигрывателем с восемью динамиками. Обивка сидений — темно-синяя кожа в сочетании с тканью. На потолке салона — консоль с пультом управления кондиционером и радиоприемником.

Основа автомобиля — лонжеронная рама. К ней крепятся силовой агрегат, узлы трансмиссии, кузов, подвеска колес. Электронная система управления позволяет автоматически, в зависимости от дорожных условий, регулировать сопротивление амортизаторов подвески и поддерживать неизменным дорожный просвет, как это предусмотрено на ряде серийных моделей «Кадиллак» образца 1993 года. От них же на президентском автомобиле использованы антиблокировочное устройство в приводе тормозов, противобуксовочная система, устройство для регулирования воздействия усилителя руля по мере изменения скорости.

На машине применены традиционные в американском автомобилестроении гидравлические толкатели клапанов, усилители в рулевом управлении и приводе тормозов, электродвигатели в стеклоподъемниках и регуляторах положения сидений.

«Флитвуд» — единственная из пяти моделей «Кадиллак» с задними ведущими колесами. По этой причине ее и взяли за основу президентского автомобиля, хотя многие кузовные детали пришлось делать заново. Так, высоту кузова увеличили на 75 мм, чтобы через высокие окна публика хорошо могла видеть Президента на церемониях и парадах.

Но такой «пустяк» означал не только изготовление иных по размерам дверных и оконных проемов, но и стекол увеличенной высоты. Точно так же и все боковые (наружные и внутренние) панели кузова отличаются от серийных.



За рулем

12 ● Декабрь ● 1993

Ежемесячный журнал для автомобилистов

Издается с апреля 1928 года

Учредитель: ТОО «Издательство «За рулем»

Генеральный директор В. ПАНЯРСКИЙ

Главный редактор П. МЕНЬШИХ

Заместители главного редактора
В. АРКУША
М. ТИЛЕВИЧ

Обозреватель Л. ШУГУРОВ

Техника
С. ДОРОФЕЕВ
М. ТЕПЛОВ

Эксплуатация
Б. СИНЕЛЬНИКОВ (зав. отделом)
В. СУББОТИН

Испытания
Д. ПОСТНИКОВ (зав. отделом)

Безопасность
Ф. ИЛЮХИН (зав. отделом)
Н. ЩЕРБАКОВ

Собственный корреспондент в Казани А. СОЛОПОВ

Оформление
Н. КЛЕДОВА (зав. отделом)
К. НЕХОТИН (главный художник)
Л. МАЗНИЧЕНКО
В. КНЯЗЕВ

Корректура
М. ИСАЕНКОВА

Письма
А. ДИРИЧЕВА

На 1-й странице обложки — фото В. Князева

Сдано в производство 22.9.1993 г.
Подписано к печати 22.10.1993 г.
Формат 60×90 1/8. Печать офсетная
Усл. печ. л. 7. Тираж 780000
Заказ 1517

Ордена Трудового Красного Знамени Чеховский полиграфический комбинат Министерства печати и информации Российской Федерации
142300, г. Чехов Московской области

Адрес редакции: 103045, Москва, К-45, Селиверстов пер., 10.
Телефон 207-23-82
Телефакс 207-16-30

По вопросам размещения рекламы обращаться по тел. 208-44-38


Индекс 70321